

354. 8621

C 718 m

1869

# MEMORIA

*Tercera de Hda i Fomento*  
DEL  
*Seccion 3a*

SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

AL CIUDADANO

PRESIDENTE DE LA UNION,



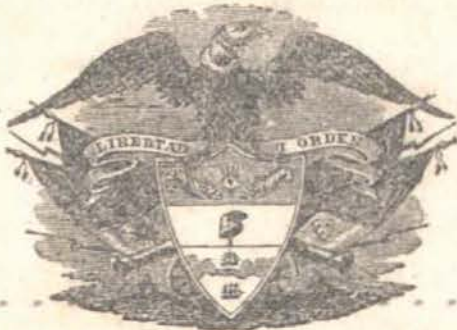
PARA EL

CONGRESO FEDERAL

DE

1869

INVENTARIADO  
 No. 02136  
 PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE HACIENDA



BOGOTÁ.

IMPRESA DE LA NACION.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

*5000 de 1869*

Ciudadano Presidente.



En cumplimiento del deber que me impone el inciso 4.º del artículo 16 de la lei orgánica de la hacienda nacional, os presento la siguiente memoria sobre el curso que han tenido en el último año económico los asuntos fiscales de la Union.

## PARTE PRIMERA

### Hacienda.

#### SECCION PRIMERA.

#### Aduanas.

#### I.

El producto bruto de las Aduanas ha sido..\$	1.544,586-95
Los gastos .....	134,422-62
	<hr/>
El producto líquido.....	1.410,164-33
	<hr/>
La suma computada por la lei de Presupuestos fué .....	\$ 2.000,000-00
Resultando un déficit, respecto de lo computado, de.....	\$ 455,413-05
	<hr/>
En el año económico de 1866 a 1867 el producto fué.....	\$ 1.148,668-27
El aumento en el de 1867 a 1868 resulta ser	395,918-68
	<hr/>
	1.544,586-95

El aumento es casi 35 por 100 i merece, por lo extraordinario, algunas reflexiones.



Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

Las esportaciones en 1866 a 67 valieron \$ 5.494,259-47, i las importaciones \$ 5.526,773-43  
 Las de 1867 a 1868 fueron ..... .. 7.376,997-50, 6.392,866-57

El aumento en el último año fué de 34½ por 100 para las esportaciones i de 15 ¾ por 100 para las importaciones.

No figurando en los respectivos cuadros la esportacion por la Aduana de la Buenaventura, ni el oro con que se saldan por Carlosama las manufacturas ecuatorianas que consume el sur del Cauca, ni el que se esporta por el Atrato, ni el que sirve para pagar los ganados venezolanos que se consumen en Santander, Boyacá, Cundinamarca i Tolima, se puede mui bien calcular que las esportaciones se han acercado a 8.000,000. El dato de las importaciones es deficiente porque me consta que no todas las facturas espresan su valor i que este, cuando se espresa, es siempre mui inferior a la realidad. Aparte de que los comisionistas extranjeros se figuran que comprometen los intereses de sus comitentes al declarar con exactitud el valor de las facturas, estas no siempre incluyen ciertos gastos como el flete del mar. No creo exajerado calcular en 20 por 100 la deficiencia de los valores declarados, lo que elevaria las importaciones a cerca de \$ 7.000,000. La diferencia entre esta cifra i la de las esportaciones puede representar saldos debidos por nuestro comercio al comercio extranjero. \* Esta conjetura adquiere mayor fuerza si se considera:

\* Son mui dignos de tenerse en cuenta, al apreciar la cuantía de nuestros cambios con el exterior, dos hechos importantes, a saber:

1.º En el año de 1867 a 1868 la República recibió de la Compañía del ferrocarril de Panamá \$ 1.000,000 por cuenta de las reservas i \$ 312,500 por cinco trimestres de la anualidad de \$ 250,000: en todo ..... .. \$ 1.312,500

De esta suma se deducen las siguientes:

Subvencion correspondiente al Estado de Panamá.....	\$	31,250	
Cuota de los tenedores de bonos la deuda exterior, <i>aproximacion</i> .....		525,000	
Interes i fondo de amortizacion para el empréstito de 1863, <i>aproximacion</i> .....		100,000	
Créditos de Primavesi, Mac-Kenna, Robinson i Fleming, Mackintosh, &, &, ... ..		250,250	916,500

Diferencia..... .. \$ 396,000

Esta diferencia de \$ 400,000 debe considerarse como agregada a las esportaciones del último año, pero ella nos será adversa en lo sucesivo, pues la República tendrá que pagar anualmente en el exterior una suma que no bajará de \$ 400,000, deducida la anualidad del ferrocarril.

Entre las causas de empobrecimiento, o a lo ménos de la esportacion de numerario, es preciso no olvidar el fuerte gravámen que imponen al Gobierno los créditos en el exterior.

1.º Que es notorio que el pais ha esportado sumas considerables de dinero, parte del cual considero comprendido en la clasificacion de *metábico* en los cuadros de las Aduanas.

2.º Que en el valor de las importaciones no figura el de las mercancías introducidas de contrabando, valor que creo considerable si no puede explicarse la disminucion insólita de los productos de las Aduanas de Cartajena i Tumaco.

3.º Que hubo causas accidentales que contribuyeron al aumento de las importaciones en el último año, tales como la baja extraordinaria en el precio de las telas de algodon en diciembre de 1867 i enero de 1868, baja que llevó los precios casi al nivel que tenían ántes de la guerra en los Estados Unidos de América, i que determinó un fuerte aumento de compras; la deficiencia de las existencias normales de nuestros mercados por consecuencia de los sucesos políticos de 1867; i la elevacion de la tarifa, que debia rejir desde 1.º de abril del año pasado, elevacion que representa un 40 por 100 en los artículos de la 2.ª clase, i mas de 30 por 100 en los de 3.ª

No puede, pues, servir de base para cálculos futuros el erecimiento de la contribucion de Aduanas en el año que ha terminado el 31 de agosto de 1868, i léjos de haber motivo para creer que su producto se elevará a \$ 1.600,000, como está presupuesto para el año corriente, no debe operarse un producto mayor que el de 1865 a 1866.

El mayor gravámen de la tarifa, que en el año pasado fué causa artificial de aumento en el producto, lo será de disminucion en el presente. El encarecimiento limita siempre los consumos, i este hecho de universal consagracion será mas efectivo en un pueblo empobrecido.

Por otra parte, la República no presenta síntomas que hagan presumir que su decadencia haya de cesar mui pronto. La inseguridad, fruto de la guerra i de las irreconciliables pasiones que la produjeron i que la sostienen latente, mantiene i mantendrá todavía a las clases trabajadoras bajo la coustante amenaza de la rapiña i la persecucion. Los elementos de orden persisten en su estúpida pasividad i dejan la direccion de los

grandes partidos i las evoluciones del sufragio en poder de los hombres mas exaltados e intolerantes.

Las importaciones no se pagan sino con esportaciones, i aun cuando transitoriamente el capital representado en numerario sirva para balancearlos en épocas de crisis, el de Colombia ha venido disminuyendo hasta el punto de hacerse sentir suma escasez en las transacciones. El numerario es tan necesario para la sociedad como el vestido, el alimento i el abrigo para el individuo, i si a esto se agrega que por el mui limitado uso que entre nosotros tienen los signos representativos de la moneda esta no se suple por ellos sino en cuotas insignificantes, se comprenderá que el pais no solo estará en imposibilidad de seguir esportando numerario, sino que tendrá que importarlo aun a costa de privarse de introducir muchos artículos de comodidad personal.

Echando una ojeada sobre los Estados que pagan la contribucion de Aduanas, fácil será persuadirse que la industria, en la mayor parte de ellos, no ofrece esperanzas de pronto desarrollo. En Antioquia i Bolívar la produccion crece indudablemente i en una proporcion lisonjera. En el Magdalena ha decaido. Las crecidas esportaciones que se hacian de Riohacha hasta 1860 han desaparecido casi del todo, i aquel puerto que, segun el informe del Administrador de la Aduana, llegó a ver hasta diez i ocho buques mayores, cargando a la vez frutos para Europa i los Estados Unidos de América, no es hoy frecuentado sino por goletas de cabotaje.

Las importaciones de Riohacha son casi todas de efectos nacionalizados en Cartajena i Sabanilla, resultado de su falta de tráfico con el exterior. El incendio, el saqueo i el despojo de las propiedades; la muerte, el destierro i la prision de las personas han dejado yermos los campos i las ciudades, solitarios los puertos i los caminos. Tal ha sido la obra de los que en aquel desgraciado territorio se han disputado la mision de reivindicar los derechos de los pueblos i de promover su dicha i su progreso.

Santander, no obstante que ha gozado de una quietud relativa, i apesar del jénio industrioso de sus hijos, ha visto decaer el comercio por la frontera venezolana a causa de la guerra casi

incesante de nuestros vecinos de allende el Táchira. Las vejaciones a que ha estado sujeto el tránsito entre Cúcuta i Maracaibo han contribuido a postrar el comercio, ántes floreciente del norte de Santander. Ellas no pueden ser el estado normal de las relaciones entre dos pueblos hermanos, i no es de esperarse que si así continúan éstas, Colombia pueda considerarlas siempre como las de dos pueblos amigos.

El Tolima, que desde 1851 hasta 1858 ofreció un espectáculo de admirable progreso por el desarrollo de la esportacion de su tabaco i de su quina, ha visto evaporados los fabulosos valores que adquirieron los terrenos, los edificios i los ganados. La esportacion apénas alcanzará a una tercera parte de lo que fué diez años ha, i el valor de ella, habida consideración a la inferior calidad del tabaco i a su precio en el mercado de Bremen, reduce esa proporción a la cuarta parte. En aquel Estado eminentemente agricultor, la inseguridad ha exhibido con lujo sus estragos, i ayudada por estaciones persistentemente desfavorables, ha producido una verdadera catástrofe industrial.

Cundinamarca i Boyacá han sufrido de una manera directa las consecuencias de la decadencia del Tolima. Gran parte de los capitales destruidos en este último Estado eran cundinamarqueses, i tanto por esto, como porque la industria de los tres estaba organizada solidariamente, de tal manera que Boyacá i Cundinamarca contribuían con capitales, jornales i provisiones de todo jénero a la explotación de los quinales i al cultivo del tabaco, la ruina de uno de ellos se ha hecho extensiva a todos. Hoi se busca en el añil i el café el reemplazo de la esportacion del tabaco, i es de esperarse que se llegue dentro de tres o cuatro años a restablecer el equilibrio perdido entre las importaciones i las esportaciones de los tres Estados, si las clases laboriosas se aperciben de que la seguridad no es un bien que les llueve como el agua, sino el fruto de esfuerzos perseverantes, cuya base, en los países democráticos, es el sufragio.

El Cauca ha sufrido una crisis mas terrible que ningun otro Estado. Los estragos de la guerra fueron mayores allí i mas completa la desorganizacion de la industria que en ninguno de

los otros Estados de la Union. El comercio del Cauca, por la situacion jeográfica, tiene condiciones especiales que, si por una parte le ofrecen ventajas escepcionales para cuando la riqueza esté mas desarrollada, en su estado incipiente los obstáculos actuales son multiplicados i difíciles de vencerse. El Istmo es una barrera que defenderá sus frutos intertropicales de la concurrencia de la industria mas adelantada de las Antillas, dejándolo hasta cierto punto árbitro de los mercados del Pacífico; pero aquella barrera es a su vez un obstáculo para cierta parte de sus producciones i para redimirse del tributo que paga su comercio de importación a las plazas de Guayaquil, Callao i Valparaiso.

Antes de la guerra de 1860 habia fuertes capitales consagrados al comercio, que permitian a una sola o a pocas casas cargar un buque en Liverpool i hacerle dar la vuelta del Cabo; pero, aniquilados esos capitales, el comercio del Cauca ha quedado en su mayor parte en manos de pequeños empresarios que no pueden hacer anticipaciones de larga duracion i que se proveen en las plazas del Pacífico i en Panamá. Además, la decadencia de la minería, desde que esta industria no pudo contar con los brazos de los esclavos, ha hecho indispensable que el Cauca pague sus importaciones con frutos de la agricultura o de los bosques, de lo que se sigue la necesidad de abrir al valle del Cauca una salida hácia el mar. Apesar de los esfuerzos de la nacion i del pueblo caucano en este sentido, el camino de Cali a la Buenaventura no ha avanzado con la rapidez deseable, así es que los frutos que se esportan actualmente no ofrecen una masa de carga suficiente para que nuestros puertos del Pacífico puedan alimentar una navegacion independiente. De esta situacion nace la demora de los productos en los puertos, pues casi todo el acarreo lo hacen los vapores de la línea inglesa establecida en Panamá i Valparaiso, la que solo destina el mas pequeño de ellos a servir una vez cada mes al tráfico de Tumaco i Buenaventura, a donde llega por lo regular con carga completa, tomada en los puertos del Perú i del Ecuador. El Poder Ejecutivo ha comprendido que si el comercio de importacion del Cau-

ca volviera a emprender sus relaciones directas con Europa i con los Estados Unidos de América, además de librarse de los recargos de gastos en los depósitos del sur del Pacífico i de la ganancia que hacen los que proveen aquellos depósitos con mercancías extranjeras, seria posible alimentar una línea de buques entre Tumaco, Buenaventura i Panamá, pues ella contaria con suficiente carga de retorno a su regreso de este último puerto. Habiéndose tenido conocimiento de que la compañía del ferrocarril de Panamá, con la mira de fomentar el tráfico de mercancías por aquella vía, hace la rebaja de un 10 por 100 en el flete de las que se destinan al Ecuador, esta Secretaría se ha dirigido a la Compañía, por medio del Ministro de Colombia en Washington, con el objeto de recabar una rebaja mayor respecto de los cargamentos destinados a Buenaventura i Tumaco, i aun a los del Estado de Panamá. La Compañía tiene, o debe tener, un evidente interes en favorecer con ventajas los trasportes de mercancías para Panamá i para las plazas que mas se acerquen a dicha ciudad, que es la llamada a sustituir a Valparaiso como emporio comercial del Pacífico desde Acapulco hasta el estrecho de Magallanes.

La precedente revista, cuya estension ruego se me disimule, no permite esperar que en el corriente año económico, ni en el próximo, el producto de las Aduanas sea tan cuantioso como en el precedente.

La industria, sinembargo, se prepara en todas partes a redoblar sus esfuerzos, pero atiende con marcada desconfianza a las evoluciones de los partidos. Si estos perdieran de vista algun tanto sus intereses particulares, no siempre identificados con los de la nacion, seria posible el regreso de los capitales que han emigrado en busca de una seguridad que no les brinda nuestra patria.

## II.

El total de los productos i gastos se descompone, por Aduanas, del modo siguiente :

ADUANAS.	Producto		Producto		Déficit.	Porcentaje del gasto.
	bruto.	Gastos.	líquido.			
Buenaventura.....	\$ 108,330 ...	18,410 87	89,919 13	.....	.....	16,98p <sup>o</sup> 70
Carlosama .....	1,113 24½	4,564 79	.....	.....	3,451 54½	410
Cartajena .....	121,966 37½	22,859 95	99,106 42½	.....	.....	18,74
Cúcuta.....	52,618 73½	18,529 26½	39,089 47½	.....	.....	25,71
Quibdó *.....	.....	1,664	.....	.....	1,664	00,00
Riohacha .....	13,568 82	9,189 18	4,379 64	.....	.....	67,72
Sabanilla .....	139,550 07½	16,384 30	123,165 77½	.....	.....	11,73
Santamartá ...	1.083,231 41	38,589 30	1.044,642 11	.....	.....	03,56
Tumaco .....	24,208 29½	9,230 96½	14,977 32½	.....	.....	38,13
Total.....	1.544,586 94½	134,422 61½	1.415,279 87½	5,115 54½		
Se deduce el déficit ...	.....	.....	5,115 54½			
Total producto líquido.	.....	.....	1.410,164 33			

Resulta de estos datos que la Aduana de Santamarta es la que causa el gasto menor, la de Carlosama el mayor i que el gravámen medio de los gastos es 8-70.

La Aduana de Carlosama no se debe considerar, en definitiva sino como una seccion del resguardo de la de Tumaco, no debiéndose fijar la atencion en el déficit que arroja aquella, si se logra que esta última produzca la mayor parte del gravámen sobre los consumos de las antiguas provincias de Pasto, Túquerres i Barbacoas.

La tarifa colombiana es mas alta que la ecuatoriana, i lo es en tal proporcion en la jeneralidad de los artículos, que la diferencia entre una i otra permitiría al comercio de aquellas comarcas hacer sus compras en el depósito de Guayaquil, pagar el derecho ecuatoriano, e introducir las mercancías por la via de Quito i Tulcan.

La cuestion del comercio del sur del Cauca llama sériamente la atencion del Poder Ejecutivo, en cuyo estudio se ocupa el señor Ministro de Colombia en Quito. Miétras la plaza de Barbacoas no pueda hacer compras directas en Europa i los Estados

\* No se han recibido datos de los productos de la Aduana de Quibdó.

Unidos de América, la Aduana de Tumaco será alimentada con el impuesto sobre las mercancías procedentes de otros puertos del Pacífico; i para los municipios de Obando, Túquerres i Pasto puede ser preferible comprar en Guayaquil e introducir por la frontera con el Ecuador. El gobierno de esa República podría fomentar el comercio de ámbos países entrando con el de Colombia en arreglos que tuvieran por base la libertad de derechos de importacion al salir del depósito de Guayaquil las mercaderías, del mismo modo que sucede respecto de las que de Maracaibo se dirijen a Cúcuta, i el establecimiento de una oficina de revision en algun punto del rio Chota, o en otra localidad que se juzgare aparente.

El valor i el peso de las importaciones i el gravámen del impuesto sobre el peso i sobre el valor de las mercaderías aparecen, por Aduanas, así:

ADUANAS.	PESO BRUTO.	VALORES.	Gravámen por cada 50 kilógramos.	Gravámen por cada \$ 100.
Buenaventura.	ks. 1.114,818½	\$ 377,135 11	\$ 4 86	\$ 26 ..
Carlosama....	114,274	115,139 47¾	0 44	00 98
Cartajena ....	1.889,578½	660,973 82	3 23	18 45
Cúcuta.....	1.103,108½	282,980 70	2 38½	18 59
Riohacha.....	195,049¾	86,292 88	3 47½	15 72½
Sabanilla.....	2.235,007	631,609 10	3 12	22 09
Santamarta...	5,665,616½	4.131,549 03	9 56	26 22
Tumaco .....	409,039	107,186 46	2 98	22 58½
Total ...	12.726,491½	6,392,866 57¾		

El gravámen medio de la contribucion es poco mas del 24 por 100 del valor de las importaciones. Los consumos ménos gravados resultan ser aquellos a que proveen las importaciones hechas por Carlosama, lo que depende de que las mercaderías son en su mayor parte manufacturadas en el Ecuador i libres de derechos; miéntras que los mas gravados son los que proceden

de las importaciones que se hacen por Santamarta. Depende esto, probablemente, de que por ese puerto se introducen las mercaderías para los Estados del interior, en cuyo consumo de telas no figuran artículos pertenecientes a la 2.<sup>a</sup> clase de la tarifa. El peso total de las mercancías importadas fué 12.726,491½ kilogramos, el cual se descompone, según las diversas clases de la tarifa, así:

1. <sup>a</sup> clase, derechos libre.....	602,151½
2. <sup>a</sup> clase, gravada con 5 c.....	7.197,155¾
3. <sup>a</sup> clase, gravada con 45 c.....	3.280,201¾
Sal gravada con 25 c. m. <sup>o</sup> .....	1.646,982½

Comparado el producto de cada una de las Aduanas en el año económico de 1867 a 1868 con el de 1866 a 1867, se obtienen los resultados siguientes:

ADUANAS.	Producto en 1866 a 1867.	Producto en 1867 a 1868.	Aumento.	Disminucion.
Buenaventura.	93,819 47½	108,330 ...	14,510 52½	.....
Carlosama ....	897 34¾	1,113 24¼	215 89½	.....
Cartajena ....	153,912 70¾	121,966 37¼	.....	31,946 33½
Cúcuta.....	69,515 65¾	52,618 73¾	.....	16,896 92
Quibdó .....	2,169 66¼	.....	.....	.....
Riohacha.....	9,571 30	13,568 82	3,997 52	.....
Sabanilla .....	79,145 18½	139,550 07¼	60,404 88¾	.....
Santamarta ...	701,382 11½	1.083,231 41	381,849 29½	.....
Tumaco .....	38,254 82¼	24,208 29¼	.....	14,046 53

Apuntadas ya las causas jenerales del aumento del producto en el último año, causas que han debido obrar en todas las Aduanas, llama i debe llamar fuertemente la atencion el déficit que se nota en las de Cartajena, Cúcuta i Tumaco.

Las Aduanas de Sabanilla, Santamarta i Riohacha dieron en conjunto un aumento en el último año de 56½ por 100. Si este aumento hubiera tenido lugar en la de Cartajena, su pro-

ducto debió ser de \$ 240,873-37, mas como solo fué de \$ 121,966-37½, la diferencia de \$ 118,907 induce a creer fundados los rumores de que se hace un fraude considerable por las costas desde las bocas del Atrato hasta la del Dique, i acaso hasta la bahía de Cartajena.

La decadencia de la Aduana de Cúcuta se esplica por la decadencia del comercio, sin que pueda decirse lo mismo respecto de la Aduana de Cartajena, centro de un Estado que marcha en progreso. El déficit de la Aduana de Tumaco espera el Poder Ejecutivo que desaparecerá con la mayor vijilancia que ella ejercerá en adelante i con la cooperacion del gobierno del Estado, que se muestra interesado en su incremento. Dicha Aduana, en vez de haber producido un déficit de \$ 14,000, debió haber rendido los \$ 38,254 del año de 1866 a 1867 mas 35 por 100, es decir, en todo \$ 51,660. El verdadero déficit debe, pues, estimarse en \$ 27,450.

El cuadro número 2.º contiene el pormenor de las importaciones, divididas por artículos hasta donde lo permite la clasificacion de su inmensa variedad.

El cuadro número 3.º demuestra los artículos que se han esportado, su peso i valor.

Los principales artículos de esportacion, han sido:

Algodon.....	k. 1.507,458	\$ 354,212-48
Añil .....	36,126	31,291-08
Brasil .....	1.324,215	39,104-15
Café .....	6.203,126	693,623-87½
Caucho .....	560,566	269,628-14½
Dividivi.....	2.239,505	30,555-56
Mineral .....	164,383	63,720 ..
Mora.....	3.179,305	40,694-75
Metálico i oro en barras. ....	.....	2.433,266-10
Quina .....	517,465	227,319 ..
Sombreros .....	.....	258,730-70
Tabaco .....	5.251,192½	2.695,899-40

Es de notarse que faltan los datos relativos a la Aduana de Buenaventura.

El cuadro número 4.º demuestra el movimiento del comercio de cabotaje i costanero, representado por 4,773½ toneladas i \$ 597,912,21½.

Los cuadros números 5.º i 6.º contienen las entradas i salidas de buques, escepto las relativas al puerto de la Buenaventura.

Las entradas fueron: 804 buques con 192,458¾ toneladas, de ellos 149 vapores con 138,064 toneladas.

Las salidas fueron: 780 buques con 184,651¾ toneladas, de ellos 142 vapores con 133,448 toneladas.

Los datos que preceden no comprenden los puertos del Istmo, cuyo movimiento es sin duda mayor que el de todos los demas de la República.

El comercio tras-atlántico es servido casi en su totalidad por buques extranjeros. En cuanto a marina, Colombia viene despues del Ecuador entre las naciones sur-americanas.

### III.

La administracion del ramo de Aduanas ha dado lugar a multiplicados actos que se encuentran registrados en los documentos números 1.º i 5.º anexos a este informe. Me permitiré tratar aquí tan solo de los puntos mas importantes.

La absoluta libertad con que se ejecutaban las operaciones comerciales en Colon i Panamá, dió motivos para creer que de ella se ha abusado en detrimento de la contribucion de Aduanas. Segun la respetable opinion del señor A. de J. de Fonblanque, ajente del comité de los tenedores de bonos de la deuda exterior en Cartajena, espresada en el informe que publicó el número 1,046 del "Diario Oficial," "una tercera parte, por lo ménos, de las mercancías que van al Cármen i a Magangué jamas pasan por Aduana alguna, i una buena cantidad se introduce en Cartajena mismo por Pasa-caballos i otros lugares inmediatos." Como el comercio directo de importacion entre Europa i nuestros puertos habilitados del Atlántico se hace por buques que tocan en ellos precisamente, i los documentos de que deben estar provistos facilitan la fiscalizacion por las Aduanas, se ha creido jeneralmente que el contrabando que se hace por las costas del Estado

de Bolívar tiene su base de operaciones en Colon. Esta creencia motivó las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por el artículo 27 i el inciso 5.º del 28 de la lei de 30 de mayo del año próximo pasado, adicional i reformatoria de las de Aduanas, de cuyas autorizaciones usó el Poder Ejecutivo por medio del decreto de 15 de junio del mismo año, publicado en el número 1,256 del "Diario Oficial." Dicho decreto declaró a Colon i Panamá únicos puertos habilitados en el territorio del Istmo para la importacion directa, estableció formalidades para la carga i descarga de los buques, i exigió de los agentes de la Compañía del ferrocarril algunos datos para la cumplida ejecucion del pensamiento cardinal, que es el de impedir que en Colon se embarquen mercancías para nuestras costas en buques que no hayan de tocar en algun puerto habilitado cuya aduana tome razon de los cargamentos.

El Poder Ejecutivo no creyó conveniente hacer cumplir enérjicamente el decreto ántes de conocer la opinion del Presidente del Estado i de los Agentes de la Compañía del ferrocarril, temeroso de que algunas de sus disposiciones resultaran impracticables o demasiado embarazosas al tránsito inter-oceánico; pero desgraciadamente los acontecimientos políticos de que ha sido teatro aquel Estado han mantenido al Gobierno jeneral privado de su agente constitucional, i la Compañía o sus agentes no han dado una respuesta explícita a las comunicaciones que les dirigió esta Secretaría. Tan luego como el Estado se organice constitucionalmente, i su gobierno sea reconocido, confío en que la accion de la autoridad será mas vigorosa en el sentido de la represion del fraude.

La traslacion de la Aduana de Quibdó a Turbo, decretada en 29 de abril i verificada apénas en fin de setiembre, será un nuevo medio de perseguir el contrabando en aquella parte de la costa del Atlántico.

En mi concepto es de necesidad el establecimiento de dos buques guarda-costas en el Atlántico i uno en el Pacífico. Las bocas del Patía, la costa sur de Bolívar i la del territorio goajiro no se pueden defender por los resguardos de las respectivas

Aduanas con las pequeñas embarcaciones de que disponen. No es necesario que los buques sean de gran porte ni movidos por el vapor, bastando que sean bien veleros.

Es justo reconocer que el contrabando no se hace hoy por las Aduanas, porque el sistema del peso bruto da a sus empleados medios casi completamente eficaces para descubrirlo, i por que tambien permite al Poder Ejecutivo fiscalizar, mejor que ántes, las operaciones de aquellas oficinas. El personal de ellas merece un testimonio de aprobacion de su conducta.

Por decreto de 1.º de mayo se declaró qué, conforme al código de Aduanas vijente, solo el puerto terrestre de Cúcuta es habilitado para el depósito. Algunas quejas ha sucitado esta declaratoria, que hacia indispensable el cumplimiento de la lei como lo demuestran los fundamentos del decreto; pero tales quejas no se fundan en ninguna necesidad real de nuestro comercio. Se comprende que en plazas como Valvaraiso, Callao i Guayaquil sea conveniente dejar al comercio en libertad de importar o reesportar las mercancías, porque esos puertos en realidad están al servicio de los intereses comerciales de toda la costa occidental del centro i sur del Continente; mas no veo que se hallen en igual caso otros puertos que los de Panamá i Colon en nuestro territorio. El sistema actual requiere que los cargamentos de los buques que arriban a nuestros puertos sean conocidos; no solo de las Aduanas sino de la Secretaría de Hacienda, para ejercer una fiscalizacion eficaz, fundada en pruebas pre-constituidas. El cargamento de cada buque da materia a la formacion de un expediente completo, formado del sobordo, las facturas, los manifiestos i los reconocimientos. Si hubiera de permitirse el depósito, la terminacion de los expedientes quedaria al arbitrio del comercio. Este punto es de tal gravedad, que si el depósito se restableciera en todas las Aduanas la moralizacion que se ha llegado a obtener se veria seriamente comprometida. Una pequeña comodidad ocasional para algunos comerciantes no puede ponerse en parangon con los grandes intereses del crédito interior i exterior i los demas que están vinculados en que no se relaje la actual disciplina.

Los dos decretos espedidos en 7 de julio, publicados en el "Diario Oficial" número 1,277, tambien han dado lugar a quejas no escentas, algunas de ellas, de mezquidad.

El adicional i reformatorio del de 16 de junio espresa con claridad en sus considerandos la razon con que se declaró que la lei de 30 de mayo no concedió plazo para el pago de los derechos de importacion sino cuando este se hiciera en la Tesorería jeneral. Se ha querido ver en esto un privilejio concedido por la lei en favor de los comerciantes residentes en la capital de la Union, i se ha hecho incapié en los gastos que los comerciantes residentes en los mismos lugares en que residen las Aduanas tienen que hacer para verificar sus pagos cuando quieren usar del plazo.

Por varios años los derechos se han estado pagando íntegramente a las oficinas de las Aduanas sin que se hubieran oido quejas del comercio en jeneral contra el privilejio de que disfrutaron los comerciantes residentes en los puertos, no obstante que en lo jeneral tal privilejio dependia de hechos arbitrarios mas bien que de la lei.

El gobierno jeneral, como recaudador de la contribucion de Aduanas, no es en realidad sino un simple ajente de los acreedores de la nacion. Los créditos de extranjeros han absorbido el 65 por 100 de esos derechos i seguirán absorbiendo el 55 por ciento desde que termine la amortizacion de los vales flotantes de 5.<sup>a</sup> clase. Para el servicio de los intereses de la deuda interior está asignado el 20 por 100 en el presente año económico i el 30 por 100 desde el año entrante, quedándole al gobierno libre tan solo el 15 por 100, supuesta la amortizacion de los billetes por subvencion al Estado de Panamá. Sabido es que varios de los documentos que eran admisibles en las Aduanas en pago de los derechos de importacion se han amortizado dos i mas veces por la imposibilidad de que aquellas oficinas puedan cerciorarse de la vijencia de los documentos, de lo que se sigue la necesidad de centralizar su admision en la Tesorería jeneral, que puede obtencr en la oficina jeneral de Cuentas i en la Direccion del Crédito nacional los datos que necesite para

salir de las dudas que ocurran sobre la legitimidad o vijencia de los documentos.

Las cantidades correspondientes al crédito exterior han sido alguna vez distraídas de su objeto i el Gobierno ha tenido que reponerlas con la parte que era libre de gravámenes, parte que hoy casi está limitada en la mayor parte de las Aduanas a las cuotas indispensables para pagar sus empleados.

Por otra parte, la lei permite pagar los derechos en las Aduanas o en la Tesorería jeneral al contado, i si da plazo a los que le pagan en esta última oficina, no hace otra cosa que conceder la compensacion de los gastos de transporte del dinero i de los riesgos de la traslacion. El hecho de que los comerciantes de la capital no sufran esos gastos ni corran esos riesgos, no constituye privilejio en su favor, como no lo constituye para los comerciantes de los puntos en donde residen las Aduanas el no tener que pagar comision por el despacho de sus cargamentos ni cubrir el derecho causado por estos aunque hayan naufragado o se hayan averiado despues del reconocimiento hecho por las Aduanas. Las ventajas i desventajas de las localidades son independientes de la igualdad que debe establecer la lei.

Relativamente al gravámen de que se quejan algunos, nacido de la necesidad de remitir el importe de los derechos a la Tesorería jeneral, hai que notar que el comercio de la Costa puede jirar anualmente por mas de \$ 250,000 que importan los gastos, comisiones i flete de rio de los cargamentos de importacion i esportacion del comercio de Antioquia, Tolima i Cundinamarca, de modo que las remesas pueden hacerse por medio de letras, sin gasto de portes ni riesgos. Además, la fuerte esportacion de los Estados de la Costa i Antioquia, concurriendo con la decadencia de la del Tolima i la deficiencia de las letras que el comercio de la capital necesita comprar para pagar sus importaciones, hará que sea ventajosa la remision a Bogotá de letras sobre el exterior, pues es notorio que el premio de ellas es 2 o 3 por 100 mas alto que en los demas mercados.

El decreto sobre el modo de hacer los pagos de los derechos de importacion ha sido censurado atribuyéndosele la defi-

ciencia de medios para cubrir sus sueldos i emolumentos a los empleados de las Aduanas. Esta, como muchas otras de las censuras que se han hecho a la Administracion, solo prueban la lijereza con que se emiten las opiniones. En efecto, no es culpa del Poder Ejecutivo que sobre las Aduanas pesen tantos gravámenes i que la parte libre de los derechos sea tan pequeña que en algunas de aquellas no alcance a cubrir los gastos de recaudacion. Por otra parte, se ha querido olvidar que la lei de 30 de mayo, al conceder un plazo de cuatro meses para pagar los derechos, privó al Tesoro de los recursos que podian suministrarle las Aduanas durante el primer cuatrimestre siguiente a la fecha desde la cual debia rejir.

Para evitar que se repitan los graves inconvenientes que indudablemente se siguen de la falta de puntualidad en el pago de sueldos a los empleados recaudadores, la lei debiera disponer que en cada Aduana se cubra con tal objeto al contado i en dinero la cuota que designe el Poder Ejecutivo, segun los resultados que anualmente presenta la comparacion entre los productos i los gastos de cada Aduana. Por lo demas, a despecho de toda mezquina declamacion, creo que la lei debe mantener en materia de pagos el principio de conceder estímulos para que estos se verifiquen en la Tesorería jeneral, i el de que en ella, i no en otra oficina, se cubran las cuotas asignadas a la deuda interior consolidada i a créditos representados en documentos al portador. Las cuotas correspondientes al comité de los tenedores de bonos de la deuda exterior i al crédito de los señores Robinson i Fleming i Barnett i Sons, bien pudieran cubrirse indistintamente en las Aduanas o en la Tesorería jeneral, puesto que los respectivos acreedores tienen ajentes para recibirlas.

#### IV.

La inestabilidad de la lejislacion aduanera, i en especial la de la que fija las cuotas de contribucion, há sido un verdadero azote para nuestro comercio, mayormente desde que las leyes han dejado de conceder plazos razonables para empezar su vijencia. No solo es esa práctica fuente de ganancias indebidas para

unos i de inmerecidas pérdidas para otros, sino que todo cambio sustancial en la tarifa turba completamente el equilibrio natural entre los consumos, las existencias i las importaciones. El pais se vé obligado a detener sus operaciones con el exterior o a precipitarlas segun que el cambio amenaze con un aumento o con una rebaja en la tarifa, de lo que resulta la dislocacion precipitada de los capitales, arrebatados tal vez a industrias florecientes, o su inútil i gravosa falta de empleo. El comercio se convierte en un verdadero juego de azar, al paso que el Tesoro recibe i consume anticipadamente las entradas naturales de dos años, o deja de contar en uno con sus recursos ordinarios, lo que en definitiva se convierte en detrimento del servicio público i del crédito nacional.

Apesar de que me son conocidos estos hechos creí conveniente consultar al comercio, por medio de la circular de 27 de agosto, sobre la conveniencia de reformar la tarifa en el sentido del proyecto anexo a aquel documento, que publicó el "Diario Oficial" número 1,319, proponiéndome con esto no solo prepararle al Congreso datos elaborados por personas competentes, sino dar a la comunidad comercial una prueba de deferencia a que por desgracia no ha estado acostumbrada.

La excitacion ha sido correspondida i el cúmulo de las opiniones espresadas por el comercio, junto con las emitidas por los Administradores de las Aduanas, se pasará al Congreso. Entre tanto me permito consignar aquí los motivos que me determinaron a espedir la circular i los principios o reglas que sirven de base al proyecto de tarifa.

El sistema llamado del *peso bruto* está calcado sobre la base de sujetar la jeneralidad de los productos de la industria al pago de una cuota de 45 evos. por cada kilógramo de peso, haciéndose en favor de muchos artículos, o bien la esencion absoluta del impuesto, o una rebaja tan considerable como lo es la diferencia entre 5 centavos que pagan los artículos de la 2.<sup>a</sup> clase i los 45 centavos de la regla jeneral. Así, los productos están divididos en tres clases:

1.<sup>a</sup> Que comprende los que son libres del impuesto;

2.<sup>a</sup> Que grava con 5 centavos por klógramo los que se ha creído necesario esceptuar de la regla jeneral;

3.<sup>a</sup> Que comprende todos los productos no esceptuados i los grava con 45 centavos kilógramo.

Debe observarse que el impuesto grava no solamente la mercancía sino el empaque, lo que significa una reagravacion de un 15 a 16 por 100. Considero que la cuota de 45 centavos es exorbitante para la jeneralidad de los productos i por consiguiente de los consumos. Estos no pueden ménos que ser limitados con perjuicio del rendimiento de la contribucion, cuya materia imponible disminuye en cantidad, i de los pueblos, a quienes se priva artificialmente del goce de comodidades que de otro modo estarian al alcance de sus rentas. Agrégase la circunstancia de que el contrabando se desarrolla en razon directa de lo elevado del gravámen, i si consideramos las facilidades que ofrecen nuestras despobladas costas i fronteras para operaciones clandestinas, aquella causa de disminucion en los rendimientos a aparecerá con todo su poder. Cien bultos de a 70 kilógramos, cada uno de los cuales ha de pagar en la Aduana \$ 31-30, pueden seguir viaje de Cartajena a Colon: sufrir allí gastos crecidos de descarga, almacenaje, comision i reembarque; volver en una pequeña goleta a las costas de Bolívar para ser trasbordados a embarcaciones menores i entrar por puntos solitarios de la bahía de Cartajena o por el dique, sin tocar con la Aduana, porque la cuantía del derecho da para todo gasto i para cubrir los riesgos de la operacion. No se puede razonablemente exigir a las Aduanas ni a la Secretaría de Hacienda que luchen con ventaja contra tan poderoso incentivo, aun cuando tuviéramos veloces guarda-costas i numerosos resguardos.

En la formacion de la clase 2.<sup>a</sup>, tal como hoi se encuentra se ha querido sacrificar la posible proporcionalidad del impuesto a la sencillez de las clasificaciones o de la nomenclatura de los artículos. Bajo la denominacion, por ejemplo, de "fierro, acero, cobre, estaño, plomo i zinc sin manufacturar i manufacturado en cualquiera forma," se comprenden innumerables artículos de considerable valor con relacion al peso, tales como agujas, alfileres,

broches, botones, cubiertos, navajas &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> que resisten igual o mayor gravámen que la mayor parte de las telas comunes de algodón. Encontrar el medio de reducir, sin notable perjuicio para la renta el gravámen de la 3.<sup>a</sup> clase, i sin aumentar las excepciones puestas a la regla jeneral, es el problema que se debiera tratar de resolver. Ese medio me parece que es el de restablecer la antigua division de la tarifa en cuatro clases, formándose la nueva con artículos tomados de la 2.<sup>a</sup> actual. La única objecion que hasta hoi se ha presentado contra esta idea, que es la de la complicacion que se introduciria en las clasificaciones, desvirtuándose así la sencillez del sistema, está fundada en un supuesto falso, nacido de falta de atencion a lo que se asevera. Lo que exige principalmente la sencillez del sistema es que las Aduanas no tengan que abrir i reconocer los bultos cuyo contenido no está esceptuado de la regla jeneral, regla que en la actualidad se comprende en la 3.<sup>a</sup> clase: si, pues, la clase nueva se forma con artículos esceptuados de aquella, es evidente que no se aumentará el número de los bultos que se deben abrir i reconocer. Los requisitos de las facturas serán los mismos, de manera que los comisionistas extranjeros, que son los que están espuestos a cometer omisiones o inesactitudes, continuarán obligados a espresar el contenido de los bultos, cosa que ningana dificultad ni peligro les presenta; pero no tendrán, como no tienen hoi, que espresar la clase de la tarifa a que corresponden los artículos. Esta obligacion no se impone sino a los que redactan los manifiestos, que son los comisionistas residentes en nuestros puertos, para quienes la clasificacion no ofrece dificultades. Habrá en los manifiestos una casilla mas para contener la espresion del peso de los artículos de la nueva clase, i la Aduana tendrá que hacer la multiplicacion del peso por la cuota del impuesto, sin que se pueda presentar otra consecnencia real de la innovacion.

En el proyecto publicado con la circular a que me he referido, se incluyó la bayeta entre los artículos que debieran pagar 15 centavos, lo que ha sido visto por algunos como una violacion del principio de la proporcionalidad del impuesto. Despues de reflexionar sobre el asunto, léjos de convencerme de que haya, res-

pecto de la bayeta, una violacion de los verdaderos principios, me he persuadido de que tal escepcion debiera estenderse a la doméstica cruda, o a lo ménos se debiera sustituir con esta la de la bayeta. Lo que el legislador debe proporcionar, en definitiva, es la contribucion con la renta del contribuyente. El valor de los artículos es, jeneralmente hablando, un indicio de que el consumidor de ellos es relativamente rico, i es por eso que se cree que la cuota debe ser proporcional; pero si los artículos son precisamente consumidos por las clases pobres, su valor deja entónces de servir de regla para el impuesto. La pintura i los vidrios planos son artículos de un pequeñísimo valor relativo i sin embargo, el pobre no los emplea en sus habitaciones, miéntras que las mujeres ricas no usan trajes de bayeta ni ropa interior de doméstica cruda. Puesto que la tarifa actual incluye en la 2.<sup>a</sup> clase las telas de cáñamo por ser las del consumo jeneral de los pobres de nuestras costas, no veo la razon que haya para no incluir tambien en ella la doméstica cruda i la bayeta, que son consumidas por los pobres de las rejiones frias del interior. Permítaseme presentar algunos cálculos para demostrar las consecuencias tanjibles de una de estas reformas, que son las que se pueden llamar verdaderamente liberales i con las cuales es que se prueba un sincero amor a las clases pobres.

Supongamos que un fardo conteniendo 4 cabos de bayeta cueste en uno de nuestros puertos \$ 150, i que el impuesto de 45 centavos por kilógramo se eleve a \$ 31-50. Ese fardo saldrá costando en Bogotá.....\$ 196-50

20 por 100 ganancia del importador... 37-30 \$ 233-80

Se venderá el cabo de 45 varas a \$ 58, i suponiendo que el detallador pierda 3 varas en largos i se conforme con ganar 20 por 100, el precio de venta de cada vara será de 17 reales, lo que supone el gasto de \$ 6-80 para hacer unas enaguas.

Si el derecho fuera de 15 centavos por kilógramo, el cabo se venderá por mayor a \$ 52-60, la vara a 15 reales, las enaguas costarian \$ 6 i la sirvienta que las usara ahorraria 80 centavos, o sea la mitad de su renta en un mes.

Los que no se conforman con reformas graduales i prefieren que la lójica deje de ser una fuerza fecunda para que se convierta en azote de los pueblos, deducirán de estos antecedentes que la reforma seria deficiente i que, o no valdria la pena de llevarla a efecto, ó debiera estenderse a todos los artículos de consumo popular, perdiéndose de vista los intereses representados por la existencia del Gobierno. Por mi parte confieso que he leído siempre con placer los discursos del Canciller del Echiquier a la Cámara de los Comunes de Inglaterra cuando, al dar cuenta del *superavit* que han dejado las rentas, indica las rebajas que se pueden hacer en la cuota de los impuestos con que están gravados el té, el azucar, el café &.<sup>a</sup> en vez de las obras de lujo o de ornato a que sus vecinos consagran centenas de millones de francos tomados de recargos en los impuestos. Si a la iniciativa de la presente Administracion debieran las clases pobres el ahorro de algunos reales en camisas i enaguas, confieso que mi satisfaccion seria mayor que si a mis esfuerzos se debiera algun aumento en los productos de las rentas i ese aumento se hubiera consagrado a objetos de lo que vulgarmente se llama gloria.

El proyecto contiene una verdadera innovacion en nuestras prácticas fiscales: lo gradual del aumento o de la disminucion del gravamen. Es ese el único medio de que las reformas no sean perturbadoras o que, de serlo, sus efectos no se hagan sentir fuertemente ni en el rendimiento de la contribucion ni en las relaciones industriales. Estoy intimamente convencido de que si esta práctica se inicia i se sostiene en el ramo de Aduanas, se pondrá fin a uno de los males mas frecuentes e irritantes entre los que ha sufrido el comercio.

## V.

Aunque soi de opinion que la lejislacion aduanera debiera reducirse a los puntos sustanciales tales, entre otros, como la tarifa, la designacion de los principales puertos habilitados i las infracciones dignas de castigo, dejándose la mera reglamentacion o el desarrollo al Poder Ejecutivo; me abstengo de elaborar un proyecto calcado sobre esa idea porque creo que la reforma de-

de hacerse con mucha meditacion i gran copia de datos. Estos se pueden recojer en el curso del año i pasarsele a una comision de comerciantes que, en asocio del Contador encargado del exámen de las cuentas de las aduanas i del jefe de la seccion del ramo en la Secretaría de Hacienda, prepare un trabajo bien meditado para que sirva de base a la discusion de las Cámaras en 1870. Por lo poco que he podido estudiar los intereses especiales de muchas localidades, comprendo que es menester dejar al supremo Administrador del ramo de Aduanas bastante latitud para resolver muchas dificultades que no son materia de reglas jenerales. El comercio de tránsito por el Zulia ha sido el único que hasta hoy ha sido sometido a procedimientos especiales, pero tengo motivo para creer que algo semejante debe hacerse con el comercio del Pacífico i con el que se hace por la frontera del Carchi. Con todo, aun no me creo en situacion de proponer reformas en cuyo buen éxito se pudiera confiar. Haré, no obstante, algunas ligeras indicaciones con el objeto de obviar las principales dificultades que se han presentado, refiriéndome en lo demas a las opiniones espresadas por el comercio i por los Administradores de las Aduanas.

**DERECHO DE TONELADAS.**—Opino que debe suprimirse. Como impuesto es insignificante i embarazoso, i como medio de obtener franquicia de portes para la correspondencia e impresos de ultramar es absurdo i contraproducente. Los gobiernos de Francia i de Inglaterra subvencionan con fuertes sumas las líneas de vapores-paquetes que hacen el servicio entre los puertos de Southampton, Saint Nazaire i Colon, porque esas empresas no podrian sostenerse por sí solas con el producto de los portes i pasajes i con el alto flete de algunas mercancías i productos valiosos. Aun cuando la República se hubiera reservado un medio conminatorio en el monopolio de los correos al traves del Istmo por el ferrocarril, no sería justo que nuestra correspondencia dejara de contribuir para el sostenimiento de las líneas marítimas; mas no teniendo aquel monopolio, único medio de obtener ventajas extraordinarias, la pretencion de que el derecho de toneladas sea una arma propia para obtenerlas apenas conduce a suscitar embara-

zos al comercio i al Gobierno. Nuestro pobre pais necesita, mas que otro alguno, servirse de las líneas extranjeras, i su contingente de portes es tan insignificante, que el arribo de los buques a nuestros puertos debe verse como un positivo favor i aceptarse con reconocimiento. No hace mucho tiempo que la lei exijió a los capitanes de los vapores, para librarse del derecho de toneladas, que se comprometieran a conducir *gratis* la correspondencia e impresos de este pais. Dichos vapores son jeneralmente de gran porte, i no traen a nuestros puertos sino uno que otro pasajero i algunos bultos de mercancías, de modo que al paso que el derecho era cuantioso los productos eran insignificantes. La línea de Liverpool hizo un brillante negocio a consecuencia de aquella medida, pues siendo principalmente de carga sus buques, elevó el flete en mucho mas de lo suficiente para compensar el gravamen del derecho de toneladas, el cual se convirtió en una contribucion en favor de los dueños de los vapores.

SISTEMA PENAL.—Creo que debe hacerse una revision de las infracciones i de las penas con que se castigan. Por querer reducir a pocos incisos el artículo 169 del Código, que contiene las infracciones, se han igualado ante la pena hechos sumamente desiguales por su importancia o gravedad. Sirva de ejemplo la infraccion 1.<sup>a</sup> que comprende la falta de presentacion de la patente del buque i la de un ejemplar de los conocimientos. La primera falta puede conducir hasta declarar pirata al buque, en tanto que la segunda es apénas una omision que priva al capitan de recibir sus fletes i a la aduana de un dato bien secundario.

En cuanto a la aplicacion de las penas debiera tambien arbitrarse algun medio de suavizar su rigor cuando la infraccion no ha sido voluntaria, o cuando de los documentos aparece claramente que no ha habido intencion de cometer fraude. Sin duda que los raros casos en que las penas resultan desproporcionadas e inmerecidas no deben servir de regla para amoldar a ellos las rigurosas disposiciones a que debe sujetarse la jeneralidad de los hechos. Si porque un embarcador ignorante del artículo 17 del Código omite espresar en una factura de 10 cajas de vino el peso de cada una i sujeta al importador a pagar \$ 247 en vez de \$ 25,

se hubiera de eliminar la expresion del peso en todas las facturas,, se abriria al sistema una brecha por la cual entrarian miles de cajas con la omision voluntaria i maliciosa del peso. Hase creído que este requisito es inútil toda vez que la aduana pesa todos los bultos, pero se pierde de vista que desde la expedicion del Código de 1864 no solo se han buscado medios de que las aduanas fiscalicen al comercio, sino de que ellas a su turno sean fiscalizadas por la Secretaría de Hacienda i la Corte de cuentas. Alguna ventaja es que malos empleados no puedan reducir a la mitad o a la tercera parte el peso de un cargamento.

El mejor medio que se presenta para obviar los principales inconvenientes sin socavar las bases del sistema, es el de fijar los casos en que los recargos i penas impuestos por las aduanas queden sujetos a la revision de un jurado que decida, verdad sabida i buena fé guardada, sobre la culpabilidad del penado. Algunos sujetos con quienes he consultado el punto son de opinion que el jurado debiera componerse de dos comerciantes domiciliados en la capital, el Secretario de Hacienda, el Juez de la Corte de cuentas encargado del ramo de aduanas i el jefe de la seccion respectiva en la Secretaría de Hacienda. El Congreso podria elejir anualmente nueve comerciantes con el objeto de prestar este servicio.

Esta comision, o a lo ménos una seccion de ella compuesta de comerciantes i del jefe de la seccion de aduanas, podria ser empleada en estudios i trabajos de un carácter mas jeneral, tales como la perfeccion de la estadística, las necesidades del comercio i de la industria en sus relaciones con el impuesto, las reformas que se deban preparar para los trabajos del Congreso &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> Si la Administracion jeneral hubiere de continnar con el ramo de fomento, no obstante la impotencia actual para ejercerlo, por falta de medios, en el sentido de abrir o mejorar vías de comunicacion, la comision podria ser encargada de estudios i trabajos ménos costosos pero conducentes a promover el desarrollo de la industria i de los conocimientos útiles. El Secretario de Hacienda no dispone del tiempo necesario para estudiar las complicadas cuestiones de esta naturaleza, i su aspiracion tiene que limitarse

al despacho mas o ménos precipitado de los asuntos que se le someten con abundante copia de papeles i no poca exigencia de los interesados. Aun el documento en cuya redaccion me ocupo no es el fruto sazonado de una síntesis de los datos que en grandes montones rodean mi mesa, ni de meditaciones para las cuales carezco de tiempo i de calma. Los datos se reciben de ordinario muy tarde, son incompletos i desconcertados i no es posible estudiarlos i decirlos para deducir de ellos consecuencias en que se pueda confiar medianamente.

Debemos reconocer que la contribucion de aduanas es quizás la única compatible con la débil accion que la organizacion federal ha dado al Gobierno de la Union i que es la que por su forma se presta mas a la equitativa distribucion sobre la riqueza de todos los Estados. Por consiguiente merece que se la consagre una atencion perseverante, ilustrada por el conocimiento de los variados i numerosos hechos dependientes de la industria, el comercio i la navegacion. Se necesita conocer esos hechos como fuentes de la contribucion i de manera que al sujetarlos a reglas jenerales no sean sacrificados los intereses especiales de algunas localidades.

Hai circunstancias propias de nuestro pais que complican mucho sus intereses comerciales. La posesion del Istmo nos da participacion en dos sistemas de intereses comerciales i de navegacion, que aunque ligados por el universal vínculo del cambio internacional, estan sujetos a condiciones peculiares. La delimitacion de nuestras fronteras no está de acuerdo con las indicaciones naturales de la topografia, de tal manera que poseemos territorios que pertenecen geográficamente a nuestros vecinos, o que estos no debieran poseer, o que el interes bien entendido de los pueblos, que es primero que el de los gobiernos, debiera someter a una legislacion dictada por sentimientos elevados. La incertidumbre de aquellos límites es tambien fuente de vacilaciones. La Aduana de Rio Hacha, por ejemplo, no sabe con firmeza hasta donde se estiende su jurisdiccion del lado de las costas de la Goajira. Lo despoblado del pais i la desproporcion que en él existe entre su grandeza física i el poder de la industria i de

La riqueza, no han permitido vencer los obstáculos de las distancias i de la configuracion del territorio, de tal manera que no existe armonía entre las relaciones industriales i comerciales con los accidentes físicos, llamados a dirijirlas. Se legisla al acaso i se establecen aduanas sin conocer el sistema de intereses que, segun su situacion, han de fiscalizar. La industria misma no es conocida del supremo administrador, cuyas disposiciones obran sobre ella ciegamente, con riesgo, o acaso con seguridad de enervarla.

Si la comision de que vengo hablando pudiera prestar a la administracion federal una cooperacion tan patriótica, eficaz i desinteresada como la que el Estado de Cundinamarca ha obtenido hasta hoi de las juntas administradoras de sus principales caminos, es seguro que, ántes de cuatro años, se llegaría a resultados que hoi no estamos en aptitud de calcular. No obstante la aparente decadencia moral de nuestra sociedad, los ciudadanos han probado de cuánto son capaces cuando, de buena fe i para objetos útiles, reclaman su auxilio los gobernantes. Buscan entonces por todo premio el honor.

La comision podría iniciar sus trabajos preparando una reforma jeneral del código de aduanas i de las leyes que lo han adicionado, previo estudio de todos los datos que por esta secretaría se están recojiendo i de los que se podrán acopiar en el curso del año. Las leyes que se improvisan en los Congresos, concebidas algunas veces por interesados que de antemano conocen todo el alcance de un párrafo o de una palabra que a los ojos de los lejisladores parece insignificante, no son el resultado de un estudio de los intereses jenerales i bien entendidos del pais. Tampoco son siempre merecidos o necesarios los favores o escepciones que se conceden, dejandose de otorgar otros que serian realmente fecundos en bien. Ante un proyecto bien meditado i elaborado, en cuya formacion no intervengan intereses egoistas mas o menos disfrazados, los representantes de estos en las Cámaras no tendrán el libre juego que les deja una reforma sin coordinacion ni sencillez.

Para terminar esta seccion, solo me resta indicar las prin-

cipales imperfecciones que se han notado en el curso del presente año :

1.<sup>a</sup> La fecha desde la cual hayan de empezar a rejir las leyes que se espidan, no conviene que quede indeterminada o dependiente de su publicacion mas o ménos tardía en la residencia de las respectivas aduanas. Por insignificante que a primera vista parezca una reforma, conviene que la lei misma fije la fecha desde la cual debe rejir, no bajando de 120 dias el término que trascurra entre esta i la en que se mande ejecutar por el Poder Ejecutivo.

2.<sup>a</sup> Conviene que las facturas puedan ser certificadas por los Cónsules de las plazas de donde orijinalmente se espiden, aunque no sean aquellas en que se verifique su embarque. En los puertos suele no haber el tiempo suficiente para que los Cónsules residentes en ellos certifiquen todas las facturas de las mercancías que se deben embarcar. Basta que todas las facturas queden comprendidas en el sobordo.

3.<sup>a</sup> No deben exigirse la marca ni el peso de cada bulto respecto de cargamentos consistentes en objetos que no vienen empaçados, tales como sal en tejos, ladrillos, baldosas, platinas de hierro, madera de construccion &<sup>a</sup> &<sup>a</sup>. Bastaría la espresion del nombre de la mercancía i el de su peso total.

4.<sup>a</sup> En las Aduanas de Buenaventura i Tumaco, convendria conceder un mes de término para la presentacion de las facturas cuando los interesados acrediten que los efectos proceden de depósitos de plazas extranjeras del Pacífico en donde no se les concede el tiempo indispensable para el reempaque, peso, marcas i demas operaciones necesarias para la formacion de las facturas, porque el buque en que han de embarcarse los efectos no se detenga, en el puerto respectivo, el tiempo necesario.

5.<sup>a</sup> Pueden los capitanes o armadores de los buques prestarse a dar por botados al mar cargamentos que se hayan desembarcado en algun punto de nuestra costa. Hai rumores de que hechos de esta clase han tenido lugar. La lei deberia exigir pruebas satisfactorias del hecho, o someter la carga del buque a un exámen escrupuloso,

6.<sup>a</sup> Igual procedimiento debiera observarse con los buques que salgan en lastre i no vengan provistos de un certificado del consul i de la autoridad local, en que conste la verdad del hecho.

7.<sup>a</sup> Sucede que en los puertos del embarque se quedan a última hora algunos bultos de los pertenecientes a una factura, o que los buques pertenecientes a líneas como la de la Mala Real inglesa, trasbordan involuntariamente algunos bultos a buques que siguen para otro destino. Debiera estatuirse algo para este caso, cuidandose de no abrir la puerta a que se abuse.

8.<sup>a</sup> Convendría dejar al Poder Ejecutivo una autorizacion amplia para reglamentar el negociado de fianzas para asegurar el pago de los derechos de importacion, o a lo menos estender a los dueños de las mercancías que se introduzcan por las aduanas de Sabanilla, Turbo, Buenaventura i Tumaco, la facultad de asegurar el pago de los derechos con fiadores residentes respectivamente en Barranquilla, Quibdó, Cali i Barbacoas, a satisfaccion de los respectivos administradores, ampliandose así la disposicion de los artículos 17 i 18 de la lei de 30 de mayo de 1868.

9.<sup>a</sup> Ordinariamente no se abandonan las mercancías por los introductores en pago de los derechos sino cuando estos valen mas que aquellas, en cuyo caso se hace imposible su remate en los términos prescritos por el artículo 37 de la lei arriba citada.

10. Convendría que la lei diese el carácter de capitanes de puerto a los jefes de los resguardos, facultándolos para imponer multas desde \$ 10 hasta \$ 100 por las faltas que cometan los capitanes de los buques o sus tripulaciones contra los reglamentos que se espidan sobre policia de puertos. En la actualidad solo rijen antiguas disposiciones del gobierno Español, cuyas penas es dudoso que se hallen vijentes o que las puedan imponer los administradores de las aduanas. Creo que lo mas conveniente seria autorizar al Poder Ejecutivo para expedir dichos reglamentos con facultad de determinar las penas dentro del minimum i maximum que se le fije. Dichos reglamentos tendrian que ser complementados por disposiciones especiales para cada puerto.

Este asunto es grave i urgente, i a su olvido se deben los daños, acaso irreparables, de algunos de nuestros puertos.

11. La necesidad que dictó el artículo 23 de la citada lei ha pasado, por lo que debiera derogarse por ser en lo sucesivo inutilmente embarazoso.

12. Tambien seria prudente derogar el artículo 30, que autoriza al Poder Ejecutivo para dar en arrendamiento una cuota del derecho de importacion. Los informes que ha obtenido el Poder Ejecutivo son todos desfavorables a la medida.

13. El inciso 9.º del artículo 169 del código declara ser infraccion la inexactitud de los datos que deben contener las facturas, entre los cuales está el peso de cada bulto, i el artículo 170 castiga esta infraccion con liquidar los derechos como de 3.ª clase, mas 10 por ciento de recargo; pero el artículo 211 contiene una pena especial respecto de la deficiencia del peso, lo cual hace surjir la duda sobre si se imponen ambas penas, o solamente la del artículo 211. En mi concepto al no haber inexactitud a la vez en la clase i en el peso, sino unicamente en este, la pena debe ser moderada, tanto mas cuanto que por el artículo 10 de la lei de 30 de mayo se redujo a 5 por ciento, en vez de 10 por ciento la diferencia capaz de constituir infraccion. Por lo mismo creo que debe esceptuarse la inexactitud en el peso de la pena impuesta en el artículo 170 del código.

## VI.

En 29 de julio aprobó el Poder Ejecutivo el tratado sobre navegacion fluvial, tránsito i aduanas entre los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de Venezuela, celebrado en 23 de mayo del año próximo pasado por los respectivos plenipotenciarios de las dos Repúblicas.

Ellos consagran:

1.º La libertad de todo derecho de importacion, tránsito o esportacion sobre las producciones naturales i las manufacturas de los dos paises, con escepcion de la sal, que pagará un derecho de importacion de 25 centavos por miriágramo en Colombia i por arroba en Venezuela.

2.º La libertad de todo derecho de importacion i de tránsito impuesto por Venezuela sobre las mercancías extranjeras que se importen a Colombia, con tal que de ella no se reestraigan para territorio Venezolano por los rios Catatumbo i Zulia, Arauca, Meta i Orinoco.

3.º La supresion de la aduana Venezolana de San Antonio del Táchira i la designacion de la Colombiana de San José de Cúcuta para el tránsito, reconocimiento, liquidacion i pago de los derechos de importacion que causen las mercancías extranjeras que pasen o se reestraigan para Venezuela.

4.º La facultad del gobierno de Venezuela de nombrar dos empleados, uno con residencia en San José de Cúcuta i otro en Arauca o en otro punto de la frontera oriental de Colombia, destinados a inspeccionar todas las operaciones consiguientes a la descarga, custodia i reconocimiento de las mercancías extranjeras que pasen de Venezuela con destino a Colombia, i de las mismas que pasen o se reestraigan de Colombia a Venezuela:

5.º La fijacion de la tarifa Colombiana establecida por la lei de 18 de noviembre de 1867 i puesta en vigor por el decreto ejecutivo de 19 del mismo mes i año como base indisminuible para el cobro de los derechos de importacion durante la vijencia de estas estipulaciones, vijencia que segun el artículo 9.º del tratado no podrá durar ménos de diez años.

6.º La indemnizacion anual de \$ 100,000 que Colombia pagará a Venezuela por trimestres vencidos como compensacion de las concesiones consignadas en el artículo 6.º del tratado.

Pagando, como siempre han pagado, los cargamentos de importacion i esportacion de procedencia colombiana los derechos corrientes por el uso de los almacenes de depósito i por los demas servicios prestados por las propiedades venezolanas en Maracaibo i ciudad Bolívar, la esension de derechos de importacion, esportacion i tránsito no es otra cosa que un proceder de buena vecindad de que hoi no se abstiene ninguna nacion culta, aun cuando no medien vínculos mas estrechos como los que unen a Venezuela i Colombia. Es para la primera de ellas un bien indudable que la segunda pase por su territorio cargamentos que

remuneran el servicio de muchos brazos i embarcaciones, de los muelles, faros i depósitos venezolanos, cuya remuneracion importa muchos miles de pesos al año. Estas consideraciones debieron haber guiado siempre al Gobierno de Venezuela i a sus autoridades locales en la expedicion de sus reglamentos sobre tránsito; por desgracia no ha sucedido así, i una prueba reciente de ello es el decreto espedido en Carácas en 7 de julio próximo pasado, sobre derechos de esportacion, que no esceptua los productos colombianos del pago del impuesto. (Documentos números 6.º i 7.º)

Si Venezuela quiere gravar con derechos de importacion los productos colombianos destinados al consumo en su territorio, usaría del derecho incontestable de imponer contribuciones a sus propios súbditos; pero el derecho de esportacion no puede justificarse por el mismo principio, puesto que la venta de los frutos esportados está sujeta, en los mercados de su destino, a la libre concurrencia de todos los productos análogos de las demas naciones. Lo que el decreto en referencia hace en realidad respecto de Colombia, es imponer sobre la produccion e industria de los colombianos un impuesto que menoscaba su soberanía. Este hecho es digno de llamar la atencion del Congreso, principalmente si se considera que las Lejislaturas de ambas Repúblicas no han dado aun su voto de aprobacion al tratado de 23 de mayo.

Procederes de esta naturaleza llamarán al fin la atencion de ambos pueblos i los obligará a meditar sobre sus propios i permanentes intereses.

Aparte de los males consiguientes a esta política, Colombia debe pensarlo bien antes de ligarse con un pacto que le impondrá el desembolso anual de \$ 100,000, en cambio de la supresion de la Aduana de San Antonio del Táchira. Ella no ha producido hasta hoi en término medio, al Gobierno de Venezuela, ni la tercera parte de esa suma anualmente, de lo que se sigue que en realidad compra por \$ 66,000 las vejaciones que se imponen a su comercio. Aun hai que considerar si el Gobierno jeneral de Venezuela puede en realidad mantener libre el tránsito i hacer respetar sus providencias, lo que considero dudoso. Los

Estados de Zulia i el Táchira se mantienen en casi perpetua guerra, la que de hecho, ya que no la hagan directamente los gobiernos de aquellos Estados, impedirá o agravará el tráfico. El tratado no ha previsto una situacion que es la normal, i Colombia tendria que pagar íntegra la suma anual de \$ 100,000 sea que disfrute o que se le prive de la libertad del tránsito. ¿Quién impedirá a los caudillos que dominan en los territorios fronterizos de allende el Táchira establecer las aduanillas que les convenga? ¿Lo hará Venezuela? ¿Se permitiría que Colombia lo hiciese?

Es tambien objeto de meditacion para el Congreso si la Constitucion le permite renunciar su facultad de aumentar o disminuir el gravámen de la tarifa para todas las Aduanas de la Union, o si podria hacer cambios que las afectaran a todas ménos a la de Cúcuta. Precisamente se adopta en el artículo 7.º del tratado la tarifa de 1867, que es la mas gravosa de las que se han sucedido desde 1861, como base mínima de la contribucion aduanera en San José de Cúcuta.

Por las consideraciones que preceden tengo la pena de no creer aceptable el tratado. Colombia deberia preferir la expectativa probable de una reaccion en la opinion de los pueblos venezolanos, a quienes interesa el tráfico de Colombia, que haga sentir su influencia en el Gobierno jeneral de Venezuela. El único medio de allanar las dificultades de un modo equitativo, sería el de hacer comun la Aduana de Cúcuta, dividiendo sus productos los dos paises en proporciones razonables, i dejándonos libertad de lejislar sobre la tarifa. Ambos gobiernos correrian de este modo la misma suerte, en tiempos de calma como de agitacion o de guerra. Venezuela no puede temer que esa tarifa llegue a un límite de impuesto demasiado bajo, puesto que siendo las Aduanas nuestra principal fuente de renta, en la cual está vinculado nuestro crédito interior i exterior, no las descuidaremos. . . . .  
Ademas, debe el gobierno de aquel pais considerar que si nuestra liberalidad con los contribuyentes puede ser un mal transitorio para el Tesoro, será a la vez un bien permanente para ambos pueblos.

## SECCION SEGUNDA.

## Salinas i derecho de internacion.

## I.

## Productos i gastos.

El producto bruto de la renta en el año económico fué de.....	\$ 728,183-10
Deducidos los gastos.....	188,414-92½
El producto líquido importa.....	<u>\$ 539,768-17½</u>

Los gastos se descomponen así:

Produccion.....	\$ 125,591-87-½
Administracion.....	25,033-77-½
Resguardo.....	30,310-10
Gastos varios.....	<u>7,479-17-½</u>

Total.....\$ 188,414-92-½

Importan los gastos el 25  $\frac{7}{8}$  por ciento del producto bruto.

El cuadro número VIII demuestra el pormenor de los productos i gastos por salinas.

Comparado el producto bruto con la suma presupuesta, resulta un déficit de \$ 271,816-90. Dicho producto ha sido en los tres últimos años el siguiente:

1865 a 1866.....	\$ 657,291-94-½
1866 a 1867.....	1.066,613-55
1867 a 1868.....	728,183-10

Lo que demuestra que el año intermedio dió un resultado extraordinario, que no puede servir de regla para fundar cálculos por las razones espuestas por mi predecesor en el año próximo pasado. Por tanto puede esperarse que el cómputo de \$ 600,000, hecho por la lei para el año en curso, sea mas aproximado a la realidad que el que se hizo en 1867. El resultado obtenido en el año que terminó en 31 de agosto último, teniendo en cuenta

que los precios fueron en diez meses 25 por ciento mas altos que los que rijen desde el mes de junio, serviria para fijar el cómputo del presente año en \$ 582,000; pero tanto por el aumento natural de la poblacion, que puede calcularse en 2 por ciento anual, como porque las especulaciones a que dió lugar la emision de papel depreciado en 1867 surtieron ya su efecto, es de esperarse que aquel producto se acerque al del año de 1867 a 1868.

## II.

### Produccion i consumo.

El cuadro número IX demuestra la existencia de sal en 1.º de setiembre de 1867, i las cantidades producidas i aprehendidas durante el año.

La existencia era de:

Compactada, en los almacenes		
del Gobierno.....Ks.	976,151.	
Id, en el almacen de Bogotá(*)	105,912.	
Jema.....	42,675.—	1.124,738
Se produjo en el año:		
Compactada.....Ks.	7.338,827.	
Jema.....	2.255,787.	
Grano.....	17,800.—	9.612,414
Total.....		10.737,152

Las ventas fueron, segun el cuadro número X:

Compactada.....Ks.	7.127,179.
Jema.....	2.298,462.
Grano.....	17,800.
En el almacen de Bogotá, compactada.....	105,912.—
	9.549,353

Existencia en 1.º de setiembre de 1868.....	1.187,199
---	-----------

(\*) En el almacen de Bogotá, figuraban como existencia 121,080 porque no se conocian las mermas. En el de Ambalema, la existencia de kilogramos 8739, solo representaba las mermas.

En el año de 1866 a 1867, se espendieron.	Ks. 10.952,941
En el de 1867 a 1868.....	9.443,441
<hr/>	
Vendido de mas en el primer año.....	1.509,500
Comparados los productos respectivos con la sal vendida a los pueblos consumidores, resultan gravados por cada qq. de sal;	
En 1866 a 1867 con.....	\$ 4-87
En 1867 a 1868 con.....	3-70
<hr/>	
Diferencia en favor del consumidor.....	\$ 1-17

Las operaciones del año de 1866 a 1867 perjudicaron doblemente al de 1867 a 1868. La depreciación de los billetes i el temor de los cambios repentinos que en su curso podían sobrevenir, produjeron considerables compras de sal en el primer año, que naturalmente afectaron las del siguiente; i la considerable suma que importaban los billetes en circulación el 1.º de setiembre de 1867, representando gastos del servicio anterior, vino a absorber igual cantidad de los recursos propios del año de 1867 a 1868.

La presente Administracion no ha librado hasta hoy contra los productos de las salinas en el año corriente cantidad alguna i, por el contrario, los ha libertado de la hipoteca constituida en favor del empréstito de \$ 100,000 hecho por los señores G. H. i C. Primavesi.

La proporción de las clases de sal en los consumos ha sido:

Compactada.....	75, 47 por 100
Jema.....	24, 34 —
Grano.....	0, 19 —

Segun los datos suministrados por las Aduanas, la sal importada en el año ha sido:

Buenaventura.....	Kmos 641,376-½
Carlosama.....	6,920
Tumaco.....	247,460
Cartajena.....	39,793
Sabanilla.....	101,250
Cúcuta.....	160,082-½

Total..... 1.646,982

La producción de sal grano en el Estado de Antioquia se calcula por el Administrador principal de Hacienda nacional en cerca de 900,000 kilogramos al año, mas esa cifra parece disminuir por no comprender el dato de lo que se produce en las salinas de poca importancia. Sin duda alguna la sal de mar se introduce por el Magdalena i el bajo Cauca en cantidades de importancia, pues no se concibe de otro modo como podría condimentarse el alimento de cada habitante con menos de tres kilogramos por año.

La sal que se produce en las costas del Atlántico se calcula por los Administradores de las Aduanas de Sabanilla, Santamaría i Rio Hacha así:

Salina de Galera de Zamba, de propiedad particular, en Bolívar, 25 mil fanegas de a 18 arrobas.....	k. 5.625,000.
Salina de Chengue, cedida por 20 años.	
Al Estado del Magdalena..Kos.	562,500.
Otra salina en el mismo Estado	68,500.
Sal introducida a la Aduana de Rio Hacha i producida en aquella costa.....	764,000.
Sal recojida en la Costa Goajira	630,000.
Id. introducida por Santamaría.	1.800,000.—k. 3.824,000.
Total de los dos Estados.....	k. 9.449,000.

La sal que se produce i consume en toda la República, con escepcion del Estado de Panamá, se reasume así:

Produccion de las salinas de la Union...Kmos.	9.549,353.
Id. en las marítimas.....	9.449,000.
Id. de Antioquia i Cauca.....	1.000,000.
Importada.....	1.646,972.

Total..... 21.645,355.

Consumo por habitante, kilogramos. 8,94.

Si todos los Estados, ménos el de Panamá, pagaran un impuesto de cuarenta centavos por arroba de sal, este produciría \$ 692,650, i el gravámen medio por habitante sería poco ménos de 28- $\frac{1}{2}$  centavos.

La riqueza que produce al Estado de Bolívar la sal marina, al precio de \$ 3.20 fanega de 18 arrobas, importa \$ 80,000; i la del Estado del Magdalena, suponiendo que el precio medio sea de \$ 3, \$ 54,400.

Si se adoptara el proyecto uniformando el impuesto sobre la sal, sobre la base de 40 cs. por arroba, según el artículo 15, le correspondería al Estado de Bolívar, para salvar a Mompos de la ruina i ausiliar al canal del Dique, \$ 92,256; al Estado del Magdalena, para facilitar la comunicación entre el Magdalena i el mar, \$ 61,184. El proyecto a que me refiero se encuentra entre los documentos del ramo de Salinas bajo el número 12.

Otra de las ventajas del proyecto consistiría en quedar defendida con el impuesto la sal de la nación, sin necesidad de gravar la marina con el derecho de internación.

Se puede admitir que el precio de una fanega de sal, puesta en sacos en Barranquilla, es de..... \$ 5-60

Flete a Barranca Vermeja..... 3 \$ 8-60

De una fanega de 18 arrobas supongo que —  
se formarán 2 cargas cómodas para mulas, cuyo flete a \$ 5-60 (inclusive todo gasto) hasta Zapatocha o Jiron, importaría..... 11-20

Flete de Zapatocha al Socorro..... 2-40

Total \$ 22-20

Dos cargas con 18 arrobas de sal compactada cuestan en Cipaquirá, a 80 centavos, \$ 14-40, flete al Socorro, \$ 8, \$ 22-40

Luego si en el Socorro, que puede considerarse como centro comercial de Santander, la sal de mar sale lijaramente a menor costo que la de Cipaquirá, se puede inferir que la línea del Sube es, por lo ménos, el límite del radio respectivo de cada clase de sal. Si la sal de mar viniera gravada desde los puertos con \$ 1-60 por quintal, no sería necesario el derecho de internación para que la de Cipaquirá pudiese avanzar algunas leguas al norte del Sube. \*

\* Al llegar a esta parte del informe he advertido que no computé, entre la sal vendida, 85,600 kilogramos remitidos de la salina de Sesquilé al almacén de Bogotá, pero como su producto sí está comprendido entre los de la renta, la omisión solo afectará lijaramente los cálculos sobre el consumo.

### III.

#### Derecho de internacion.

Aunque este negociado no sea propio de este lugar, daré cuenta aquí de lo que ha producido.

En el año económico de 1867 a 1868 no se recaudó suma alguna.

En los meses de setiembre i octubre de 1868 ha producido el derecho \$ 957, 22½ en la oficina de recaudacion de Bucaramanga, sin que se tenga conocimiento de producto alguno en las demas oficinas. Mi opinion decidida es que este derecho debe ser abolido aun cuando el Congreso no acoja favorablemente la idea de uniformar i generalizar el impuesto sobre la sal. Bajar los precios de venta o hacer caminos buenos, son los medios de luchar con la competencia de la sal de mar.

### IV.

#### Ejecucion de las leyes—Administracion del ramo.

Para dar cumplimiento al decreto legislativo de 13 de marzo del año próximo pasado, sobre cesion al Estado de Boyacá, por diez años, del 5 por ciento del producto líquido de las salinas nacionales situadas en su territorio, se espidió el decreto ejecutivo de 25 de abril. (Documento número 10).

La Asamblea legislativa del Estado espidió con fecha 9 de setiembre último, una lei que da aplicacion a los fondos cedidos.

La concesion, que tiene por objeto auxiliar al Estado en la apertura o composicion de la via o vias que lo pongan en comunicacion con los paises extranjeros, es, en mi concepto, del todo ineficaz. Un auxilio que no alcanzará a \$ 5,000 anuales, para comunicar con los rios navegables el territorio de Colombia mas aislado por las montañas, no sirve ni aun para despertar el deseo de emprender la construccion de una via, sea de la naturaleza que fuere. La circunstancia de contraerse el auxilio a una cuota

del producto de las salinas situadas en el territorio de Boyacá, parece significar que el Congreso reconoce la justicia de hacerlo partícipe del producto de una contribucion que con tanta desigualdad pesa sobre las poblaciones mas pobres de la República. En este supuesto me permito decir que la reparacion no corresponde al daño inferido por una série tan larga de años, i que sería preferible aceptar la idea que sujiero en otra parte de este informe, sobre aplicacion de fondos de la renta de Salinas.

Partiendo del supuesto de que se hiciera una concesion al Estado de Cundinamarca para ligar a Bogotá con vias carreteras a Chiquinquirá i al Magdalena, la via que se constuyera de Tunja a Chiquinquirá, o a otro punto de la carretera del norte, sería la llamada *temporalmente* a poner en relacion al Estado de Boyacá con los paises extranjeros.

Por muchos años, Boyacá tendrá que depender de alguno o algunos de los centros comerciales creados al sur o al norte, porque no tiene los capitales suficientes para desarrollar por sí solo una gran produccion esportable, ni para hacer las fuertes anticipaciones de la importacion. Poner a dicho Estado en contacto fácil i barato con dichos centros para estender paulatina i progresivamente sus cambios con Cundinamarca i Santander, es lo que parece hacedero por ahora. La carretera de Tunja a Bogotá por el trayecto que sirva al mayor número posible de intereses, llenaría su objeto.

Mas tarde, cuando ya la produccion hubiera seguido el impulso, los recursos permitirán abrir la via entre Chiquinquirá i Nare. Entónces sería llegado el tiempo de que Boyacá pensara en una vida industrial relativamente independiente. Las cosechas de sus frutos i sus variadas manufacturas se dirigirán a Chiquinquirá en busca de los mercados de Santander, Tolima, Antioquia, Bolívar i Magdalena. La carretera de Chiquinquirá a Nare modificaría notablemente la organizacion actual del comercio exterior, siendo probable que Bogotá perderia mucho como centro comercial para cederlo a Chiquinquirá. De entónces en adelante es probable que la navegacion del Magdalena recibirá modificaciones importantes, tales, entre otras, como la de que los

buques podrian construirse de modo que unos fueran aparentes para la navegacion de la parte baja de dicho rio, desde Nare hasta Barranquilla, i otros con las dimensiones i condiciones que requieren las vueltas i corriente del rio entre Nare i Honda. La cuestion de los altos fletes actuales, por las averias i riesgos que corren los vapores contruidos para ambos servicios, recibirán en parte una solucion favorable al comercio.

La concesion que se hiciera a Boyacá tendria forzosamente que hacerse estensiva a Cundinamarca, i es fuera de duda que con la construccion de las carreteras, a la par que se fomentaria eficazmente los cuatro Estados sobre los cuales pesa mas el monopolio, el precio de la sal seria reducido considerablemente. En efecto, en un artículo de tan corto valor, i en pais montañoso i de caminos rudimentarios, el flete es un elemento de importancia primera para el consumidor. Si entre Facatativá i Bogotá ha bajado el flete un 300 por ciento desde que se construyó la carretera, es de esperarse que igual resultado se obtendrá construida la de Bogotá a Chiquinquirá i Tunja. Por ella transitarian los frutos del Tolima i Santander, lo mismo que los de Bogotá i Cundinamarca, de modo que el bien que nominalmente pareceria hecho a los dos ultimos, se haria en realidad a todos cuatro.

Lei de 2 de junio, adicional i reformatoria de la de 24 de abril de 1866, sobre salinas.

En su ejecucion se dictó el decreto de 15 de junio, subrogado despues totalmente por el de 27 de julio, que es el que ha quedado vijente. (Documento número 2.)

Quedó suprimido el cobro del 25 por 100 adicional sobre los derechos de importacion e internacion de sal de mar, i sobre los precios de venta del artículo en las salinas de propiedad nacional.

El cobro del derecho de internacion se organizó en Honda, Zapatoca, Jiron, Bucaramanga i Pamplona, puntos que se juzgaron mas apropósito para defender el radio de consumo de la sal que se espendede por cuenta de la Nacion.

Los pueblos de Santander repugnan el pago de este impuesto, cuyo objeto principal es obligarlos a comprar la sal a mas alto precio del que fijaría la libre competencia entre la de mar i la nacional, i cuyos resultados son disminuir el incipiente tráfico de sus nuevos caminos al Magdalena i obligar a los consumidores a prescindir de la sal de mar como medio de combatir una enfermedad demasiado conocida.

Mejor estudiados los hechos despues de que el Congreso levantó sus sesiones, la Administracion ejecutiva tiene la fortuna de pensar de acuerdo con los pueblos de Santander, i se unirá a ellos para pedir al Congreso que los libre para siempre del derecho de internacion.

Creo oportuno presentar en este lugar las reflexiones i las indicaciones que se desprenden del estudio de los hechos.

Si la sal de mar estuviera sujeta a un impuesto en los territorios en que su consumo predomina, i fuera libre en el territorio de aquellas comarcas a donde se interna, se comprenderia la justicia que habria en cobrar dicho impuesto en las fronteras de los dos territorios con el objeto de establecer la igualdad.

Pero sucede precisamente lo contrario en el caso del derecho de internacion: se cobra un derecho de importacion a toda la sal extranjera, derecho que tanto pagan los consumidores de ella en las rejiones en que su internacion es libre, como en aquellas en que esta es gravada. Si, pues, todos están igualmente gravados con el derecho de importacion, el de internacion no debe pesar sobre ninguno o debe comprenderlos a todos igualmente.

Ademas, la sal de mar elaborada en nuestras costas no paga el derecho de importacion, quedando su consumo enteramente libre hasta que toca en las fronteras de lo que se llama el radio de consumo de la sal del interior. ¿Por qué ha de ser libre hasta Honda o Jiron i gravada en Guáduas o en Piédecuesta?

La respuesta a esta pregunta es inesplicable bajo un pacto federal que consagra la igualdad de los Estados i de los ciudadanos delante del derecho. La sal se grava a su internacion en Honda i en Jiron, precisamente porque los habitantes de las comarcas que empiezan en esos puntos estan gravados con un im-

puesto doble del que pesa sobre la sal importada. El Gobierno quiere que la sal que produce en sus establecimientos no sufra una competencia que lo obligue a bajar sus precios o a disminuir sus ventas. Esta es siempre la lógica del monopolio. La dificultad no puede zanjarse sino por uno de dos medios: dejar completamente libre el consumo de la sal, o gravarlo igualmente en toda la República.

Paso a dar cuenta de los motivos que han impedido al Poder Ejecutivo poner en ejecución el artículo 1.º de la lei, i de lo que ha hecho en busca de los resultados que el legislador se propuso obtener con los artículos 2.º i 3.º

El citado artículo 1.º fija los precios de venta de la sal que hace o permite producir el Gobierno, en \$ 1 la compactada, 70 centavos la de grano de caldero, i 50 la jema por cada 12-½ kos.

El objeto de esta disposición era promover el consumo de la sal de grano, por medio de una rebaja de 30 centavos en el precio respectivo del de la compactada, para eliminar el consumo de esta última clase.

Para reemplazar con sal de grano los 7 a 8 millones de kilogramos de la compactada que anualmente se espendeden, se necesita montar muchos calderos en las fábricas, operación que requiere un año i muchos miles de pesos. Además, el obstáculo del empaque de la sal de grano solo puede vencerse compactándola en panes por la presión de máquinas de un poder bastante para extraerle gran parte de la agua.

Como la lei no dispuso francamente que se cambiara el sistema de fabricación, sino que, por el contrario, conservó las tres clases de sal conocidas i les fijó precio, el Poder Ejecutivo habría podido disponer dicho cambio en virtud de las autorizaciones conferidas por la lei de 22 de junio de 1866. Esa lei exige que el sistema que se adopte dé, por lo menos, una utilidad neta, sobre el sistema de calcinación, que no baje del 25 por ciento, i además, los gastos invertidos en su planteamiento. Todas las salinas naturalmente están siempre contratadas, sea para la elaboración o producción de la sal, sea para el arrendamiento, i los precios se fijan en virtud del sistema que rije. Como el sistema

de la sal de grano no se ha sujetado a experimentos serios i su consumo es insignificante, los precios de elaboracion de esta clase de sal no se han considerado por el Gobierno con la detencion que merecia la prevision de una reforma trascendental, de lo cual jeneralmente ha resultado que la diferencia entre el precio de la elaboracion de la sal calcinada i el de la de grano es tan pequeña que hace imposible la introduccion de la reforma con el 25 por ciento de utilidad neta para el Gobierno. En Cipaquirá i Sesquilé la diferencia entre las dos clases es de  $2\frac{1}{2}$  centavos; en Nemocon i Tausa no se hace difencia, i solo en Chita se ha establecido la mui importante del 50 por ciento.

El sistema de la sal de grano sin duda que produciría una economía de mas del 25 por ciento, no para el Gobierno sino para los contratistas; pero la lei no deberia vacilar en consentir que ellos aprovecharan esa utilidad, mientras terminan sus contratos, a cambio de hacer posible una reforma de tan fecundas consecuencias para la salubridad pública i para la celebracion de contratos posteriores que dejarian al Gobierno en posicion mui ventajosa para celebrarlos con importantes economías.

Por otra parte, los contratos actuales para la elaboracion, calcados sobre el sistema vijente, contienen estipulaciones que aseguran la produccion de la sal calcinada i la vijua, pero son del todo ineficaces para la demanda de sal de grano que exigirá el nuevo sistema. A esto se agrega que el contrato relativo a la salina de Cipaquirá obliga al Gobierno, por el artículo 9.º, a recibir i pagar mensualmente al contratista lo ménos 312,500 kilogramos de sal calcinada, i siendo dicha salina la mas importante de toda la República, esa estipulacion, sino fuera modificada, haria ruinoso la adopcion de un sistema que, proscribiendo la calcinacion, obligara al Gobierno a pagar mensualmente una cantidad tan considerable de sal calcinada.

Pero lo que mejor demuestra la impracticabilidad del artículo 1.º de la lei de 2 de junio es la circunstancia de autorizar la venta de sal jema a 50 centavos, dejando subsistentes las otras dos clases a precios tan elavados relativamente.

Por análisis hechos por el señor Administrador de la salina

de Cipaquirá, se sabe que la sal calcinada no es mas rica que la buena jema de la mina Guazá en igualdad de pesos. La que se estrae de Sesquilé es tan buena como la mejor de la mina de Rute, i en Nemócon se ha tocado ya con frontones de jema de muí buena calidad.

Desde que se diera a la venta sal jema a 50 centavos, en la cual no alcanzaria quizás al 10 por 100 el peso de las materias estrañas, i por consiguiente el del flete a lugares aparentes para la calcinacion, es seguro que despues de pocos meses no se venderian las otras clases de sal. El recargo de un 10 por 100 en el flete de Cipaquirá a Chiquinquirá, por ejemplo, representaria, en una carga de 8 arrobas de jema, un gasto de 16 centavos, i calculando en 80 centavos el máximum del costo para la compactacion se obtendria la carga por \$ 5. 56 cs, o sea \$1-44 ménos que en la salina de Cipaquirá.

Prohibida la industria de compactar la sal, como lo está por la lejislacion vijente, i lo habria estado aun puesto en ejecucion el artículo 1.º de la lei de 2 de juuio, se comprende fácilmente que no en vano se daria al fraude un incentivo de 30 centavos de ganancia en cada arroba de sal. Un ejército de guardas seria incapaz de impedir la elaboracion clandestina, pues si hoi, que la vijilancia se contrae a los inmóviles puntos de estraccion, el fraude no puede estirparse, cuando estos se multiplicaran con la movilizacion de la sal jema a todas partes, esa tarea seria absurda.

Aun sin esponderse la sal jema por la mitad del precio de la compactada, i con solo la diferencia de 10 centavos entre uno i otro, en la salina de Cipaquirá crece el espendio de la sal jema con menoscabo del de la compactada.

El señor Administrador principal de las salinas de Cipaquirá, en un importante informe que pasó a esta Secretaría con fecha 15 de junio sobre la ejecucion del artículo 1.º de la lei de 2 del mismo mes, llamó la atencion del Poder Ejecutivo hácia el hecho de hallarse atestados los almacenes de la salina con los sobrantes mensuales de sal compactada que se iban aglomerando con motivo de tenerse que recibir i pagar al contratista 25,000

arrobas mensuales de sal de esa clase, que no se vendian por el aumento progresivo del espendio de sal jema. La existencia llegaba ya a 70,000 arrobas i fué preciso dictar la resolucion de fecha 26 de junio, disponiendo que no se recibieran mas de los 100,000 kilogramos de sal víjua en cada mes, a fin de forzar a los consumidores a comprar sal compactada. Al mismo tiempo se restrinjio el espendio de la jema a 10,000 kilogramos en cada una de las salinas de Nemocon i Sesquilé.

Por informes del mismo señor Administrador supo el Gobierno que los 100,000 kilogramos de jema se vendian en Cipaquirá casi en un solo dia, i que los compradores de los pueblos de Boyacá, que son los que prefieren dicha sal, pagaban un sobreprecio a los especuladores que la acopiaban en Cipaquirá, i ademas, que ocurrían tumultuosamente a la Administracion en demanda del artículo. El Poder Ejecutivo tuvo que mantenerse firme en la medida que habia adoptado hasta que, en 31 de octubre, se resolvió nuevamente dejar libertad a la demanda para volver, probablemente, a restringirla cuando el fenómeno se repita, como es casi seguro que sucederá. La existencia de sal compactada en Cipaquirá quedó reducida el 1.º de noviembre a kilogramos 232,665 (arrobas 18,613.)

El artículo 2.º de la lei previó sabiamente que la ejecucion del 1.º requería que los contratos de elaboracion i de arrendamiento fueran convenientemente modificados. Para obtener este resultado se han hecho proposiciones a los contratistas para la elaboracion i se consultó la opinion de los arrendatarios de salinas, ménos los de la de Cumaral i Upin, cuya principal produccion es de sal jema.

El Poder Ejecutivo ha deseado que los contratos se presten, no solamente a la ejecucion de la lei de 2 de junio, sino que sirvan para sustituir el actual sistema con otro que consista en producir i esponder solamente sal de grano o sal jema.

Así mismo se ha esforzado en consignar la estipulacion de que la produccion se funde en el espendio i este en la demanda de los compradores. Con todo, el compromiso contraido con el contratista de Cipaquirá no ha permitido consagrar este princi-

pio de equidad. Dicho contratista tiene derecho a producir mensualmente 312,500 kilogramos de sal compactada i 100,000 kilogramos de jema i no cede este derecho. A la verdad no le falta razon, sea porque es siempre un elemento de fuerza i de respecto al contrato, sea porque de ese modo se libra de la competencia que el Gobierno podria promoverle a la salina de Cipaquirá si la lei fijara los precios por una cuota de impuesto sobre el gasto de la elaboracion. Así tendrian estímulos los contratistas para hacer algunas rebajas en el precio de elaboracion. Los medios coercitivos dados por el artículo 3.º de la lei no son de fácil empleo, a lo ménos para obtener rápidamente una produccion mas barata. En la salina de Cipaquirá, que es en donde mas cuesta la elaboracion, el pedido que le es potestativo al Gobierno i que representa ventas efectivas i seguras, se puede calcular en 10,000 arrobas mensuales que probablemente podria suministrar la salina de Sesquilé; pero en ella no es, sino en la de Nemocon, en donde obtiene el artículo mas barato, i en esta no hai los elementos suficientes para tal aumento de produccion.

La lei creaba, ademas, la necesidad de rescindir los contratos de elaboracion para las salinas en que no se explota sal vijua, pues no sustituyendose en realidad la sal compactada con la de grano de caldero sino con la jema, ninguna conveniencia habria en beneficiar tales salinas.

Pero en lo que mas se habrian hecho sentir las dificultades era en los contratos de arrendamiento. Calcados todos ellos, menos el de Cumaral i Upin, sobre la venta de sal compactada, i fijados los precios del arrendamiento sobre el precio de esta, a la vez que la lei rebajaba enormemente el precio de la jema, alzaba un 25 por ciento el precio de la compactada i por consiguiente el de los arriendos.

En atencion a todas estas consideraciones el Poder Ejecutivo resolvió no poner en ejecucion el artículo 1.º de la lei de 2 de junio i esperar a que el Congreso reconsidere el asunto con mas detenimiento que en sus próximas sesiones.

Los resultados obtenidos por el Poder Ejecutivo, en virtud de la autorizacion del artículo 3.º de la lei, estan consignados en

los contratos celebrados con los elaboradores en Nemocon i Sesquilé (Documento números 3 i 4).

Por dichos contratos se obtiene la rebaja de  $2\frac{1}{2}$  centavos en cada  $12\frac{1}{2}$  kilogramos de sal jema, sobre el exceso de una base de 30,000 kilogramos mensuales que se continuará pagando a 10 centavos; i la rebaja de  $2\frac{1}{2}$  centavos por  $12\frac{1}{2}$  kilógramos de sal grano de caldero en Sesquilé sobre la base de 100,000 al precio de 15 centavos i 200,000 a  $12\frac{1}{2}$ . Además, se ha previsto el caso en que se adopte el sistema de elaborar solamente sal de grano compactada por la presión.

El contratista de Nemocon llegó a ofrecer la rebaja de 5 centavos en el precio de la sal vijua con tal que se limitara definitivamente en Cipaquirá la venta a 8,000 arrobas i se le pidiera todo el exceso, mas el Poder Ejecutivo no creyó prudente contraer ese compromiso, esperando siempre llevar a los elaboradores de Cipaquirá a términos equitativos.

Como en Nemocon se obtiene la sal compactada i la de grano a 10 centavos por cada  $12\frac{1}{2}$  kilogramos, el contrato prepara el aumento de 75,000 kilogramos mensuales en dicha salina, obligándose el Gobierno a montar un nuevo caldero i otro horno. La economía que se hará en los precios cubrirá, en ménos de un año, los gastos que exigen estas obras i dejará a la renta, hasta 1873 en que termina el contrato, una economía de \$ 21,000.

La reforma del contrato para la elaboracion en Cipaquirá ha presentado dificultades que no han podido vencerse. La compañía ha estado dispuesta a consentir en modificar el artículo 9.º del contrato de 19 de enero de 1865 en el sentido de que el Gobierno no esté obligado a presuponer mensualmente sal de determinadas clases, con lo que habria libertad de adoptar cualquiera combinacion sobre precios sin el inconveniente de tener que pagar aquellas clases que la combinacion tendiera a proscribir; pero exige en cambio de esta concesion que el Gobierno se obligue a recibir i pagar, a los precios estipulados en el contrato vijente, los primeros 500,000 kilogramos de sal que se espendan en cada mes, haciéndose por el exceso la rebaja de  $2\frac{1}{2}$  centavos por cada  $12\frac{1}{2}$  kilogramos, i sin renunciar al derecho de entregar

por lo ménos 412,500 kilógramos. El Poder Ejecutivo no ha creído deber consentir en estas modificaciones:

1.º Porque si bien reconoce la ventaja de que no sea obligatorio pedir a la compañía cantidades determinadas de cada clase, halla en el artículo 46 del contrato el medio de librarse de esa condicion embarazosa, pues previniéndose en dicho artículo la posible adopcion de vender solamente sal de grano o sal jema, no se consignaron en él las obligaciones contraídas en el artículo 9.º sobre recibo de sales segun el actual sistema misto, quedando el Gobierno en libertad, llegado el caso, de presuponer la sal que le convenga segun sean los precios de elaboracion que obtenga en otras salinas. Esta consideracion es mui fuerte en el punto a que han llegado las ideas, que buscan lójica i sencillez en el monopolio.

2.º Porque la condicion mas onerosa del contrato es la que obliga al Gobierno a presuponer 412,500 kilógramos de sal en cada mes siendo, por el contrario, el principio mas seguro i equitativo el de que la produccion se arregle por el consumo. Reagravar esta condicion, seria reagravar las dificultades que nacen de ella.

3.º Porque conforme al artículo 3.º de la lei, el pedido que es potestativo debe hacerse en las salinas en que la produccion es mas barata. En Sesquilé la de compactada i de grano lo es con relacion a Cipaquirá, pero en Nemocon cuesta aun ménos que en Sesquilé. No seria, pues, legal ni conveniente elevar en 87,500 kilógramos mensuales, la produccion forzosa en Cipaquirá, porque tal aumento costará a la renta mas de \$ 1,000 en cada mes.

El Poder Ejecutivo habia demorado la celebracion de los arreglos con los elaboradores de Sesquilé i Nemocon, con el deseo de dar principio con el de Cipaquirá, que es el mas importante por ser aquella la salina de mayores elementos i de mayor espendio. Ha querido tambien esquivar la medida de limitar la demanda de sal a las cantidades de forzoso recibo, por repugnarle todo acto que pueda redundar en detrimento de cualquiera persona que contrata con el Gobierno.

## V.

## Pormenores de administracion.

Para cortar los abusos a que daba orijen la reparticion del salitre que resulta de la calcinacion de la sal, se dictó la resolucion de 10 de junio prohibiendo dicha reparticion. La medida se ha ejecutado sin inconveniente alguno. \*

Tambien se dispuso con fecha 19 de setiembre (circular número 14) que la sal se pese en fiel a los compradores por no creerse el Poder Ejecutivo facultado para consentir en que se les dé lo que se llama *largas*. La lei fija precio a cada 12½ kilogramos de sal i, por otra parte, no puede confiarse en la perfeccion de las balanzas en que se verifique el peso para permitir que se dé a los compradores una cantidad determinada de sal gratuitamente. La cuestion debe resolverse en el precio, no en el aumento del peso.

Otras medidas se han dictado con el objeto de acopiar datos para tener un conocimiento lo mas completo posible sobre el negociado de salinas. Mencionaré especialmente los siguientes:

La circular de 25 de setiembre pidiendo a todos los Administradores e inspectores de las salinas, muestras de la sal jema, compactada i de grano de caldero, i cierta porcion de agua de las respectivas vertientes. Se han recibido las muestras i pasadose al Rector de la Universidad para que se practique su análisis en la clase de química. El resultado de ese análisis dará a conocer la riqueza de la sal, sus cualidades favorables o adversas a la salud i las que promuevan la mayor o menor licuacion de la sal de grano. Este último dato será mui importante al adoptarse el sistema de la compactacion por la presion ;

La circular de 9 de setiembre, número 12, a los Administra-

\* Escrito lo que precede, se ha recibido aviso del señor Administrador principal de las salinas de Cipaquirá, de un tumulto que tuvo lugar el 14 del presente, cuyo objeto fué extraer de las fábricas de la antigua Compañía de elaboracion el tiesto salado allí depositado. Los amotinados resistieron las intimaciones de la autoridad para que no se violase aquella propiedad particular.

dores jenerales de Hacienda, pidiéndoles datos sobre las fuentes saladas nacionales i de particulares, las que sean de importancia, las que estén en esplotacion i las que puedan esplotarse en beneficio del Tesoro ;

La circular de 22 de setiembre, número 15, a los Administradores de las Aduanas, pidiéndoles datos relativos a las salinas marítimas i al consumo de sal en los Estados de la Costa;

La circular de 9 de setiembre, número 11, a los Jefes de los Estados sobre el mismo asunto. (Documento número 15.)

Los datos obtenidos se han ido publicando en el "Diario Oficial" i han sido de utilidad a este Despacho apesar de no haberse recibido hasta hoi todos los pedidos.

El contrato de 25 de julio celebrado con el señor Luis Réyes para visitar las salinas de Boyacá, menos la de Chita, con el objeto de informar al Gobierno de muchos hechos i de obtener varios datos de necesidad para conocer la importancia de cada salina i la clase de contratos que convenga celebrar respecto de ellas.

El señor Réyes cumplió la comision a satisfaccion del Poder Ejecutivo, i sus informes se agregan a los documentos del ramo.

**SALINA DE CIPAQUIRÁ.**—Necesitándose en Cipaquirá un edificio bien situado, i amplio, que sirva para cuartel de la guarnicion i para alojamiento del resguardo, se celebró con la señora Clorinda Diago de Peña, en 4 de diciembre, un contrato de permuta por el cual da la señora una casa que reune aquellas condiciones, i recibe otra perteneciente al ramo de Bienes desamortizados, mas la suma de \$ 1,000 por la diferencia del valor entre las dos casas, establecida previamente por peritos. Dicho contrato será sometido al Congreso para su aprobacion, sin la cual no podrá surtir efecto alguno.

**SALINA DE NEMOCON.**—Persuadido el Poder Ejecutivo de que esta salina ha adquirido mayor importancia con la esplotacion de sal jemma, dispuso la construccion de un edificio sólido que sirva para aumentar los almacenes i para alojamiento del resguardo, lo que ademas hacia indispensable el mal estaño de

los actuales edificios i la carencia de un local para la fuerza veterana i para el resguardo.

Para hacer frente a los gastos que demanden las obras necesarias para aumentar la produccion, se dispuso con fecha 3 de setiembre que en esta salina fuera separado el 25 por 100 de su producto líquido, de conformidad con el artículo 5.º de la lei de 2 de junio próximo pasado.

Los almacenes de la salina de Nemocon i el socabon de la mina estaban embarazados por una existencia de jema de mala calidad, a consecuencia de lo resiente que es la explotacion de la mina, por lo que se resolvió dar al espendio dicha existencia, despues de haberse obtenido del contratista que rebajara a 5 centavos el precio de la produccion de dicha sal. Se ordenó que se practicara un avalúo de ella, atendiendo a su calidad i al precio a que se vende la buena. Dicho avalúo fijó el precio de 30 centavos para cada  $12\frac{1}{2}$  kilogramos de sal, i con arreglo a él se ordenó la venta de 150,000 kilogramos por lotes de a  $37\frac{1}{2}$  kilogramos, empezándose la venta el 24 de agosto i concluyendo en 29 de noviembre.

Hase creido que la venta de sal a 30 centavos ha sido una operacion perjudicial, puesto que la clase buena se vende a 70 centavos; pero esa creencia se funda en el olvido de una circunstancia: el avalúo. Lo mismo es vender sal pura a 70 centavos, que a 30 centavos sal de 40 a 43 grados de pureza. La cuestion la resolvieron los jueces competentes. El espendio de la sal mala tuvo lugar al mismo tiempo que se restringió en Cipaquirá a 100,000 kilogramos mensuales la venta de la buena, i miéntras que en Nemocon se necesitaron cerca de 3 meses para espendir 150,000 kilogramos, en Cipaquirá fué preciso distribuir por semanas el espendio de los 100,000 kilogramos para que no se verificase en una sola. Los compradores que iban a Cipaquirá en solicitud de sal jema i no la encontraban en la Administracion de la salina, pagaban hasta 25 por 100 sobre el precio legal para adquirirla de otras manos, a sabiendas de que en Nemocon la encontrarían por dos tantos ménos.

A gastar \$ 500 para arrojar al Bogotá 12,000 arrobas de

sal, prefirió el Poder Ejecutivo conservar esa riqueza al país, aprovechándose de ella \$ 3,000 para la renta i \$ 600 para el contratista.

En el número 1,339 del "Diario Oficial" están publicados todos los documentos relativos a este asunto.

Aunque no sea propio de este lugar, el hecho que precede da motivo para hacer una indicacion importante que se roza con la cuestion del sistema que convenga adoptar para la forma en que se espenda la sal.

La circunstancia de ser recién abierta la mina de Nemocon hizo, como ya se ha dicho, que toda la sal estraida de las primeras capas fuera de muy mala calidad, sin embargo de lo cual se presentaron dificultades para su clasificacion en lotes de distintas calidades i para su avalúo, teniéndose en cuenta el grado de pureza de cada lote, la proporcion en que debiera estar su valor con el de la sal que se vende como buena, i el gravámen impuesto a los compradores por el transporte de las materias extrañas.

Si se tratara, pues, de que el Gobierno solo espendiera sal jema i agua salada, se tendria una dificultad permanente e insuperable en la clasificacion de las sales que debieran recibirse a los contratistas para darse a los compradores como buenas, siendo probable el riesgo de que el interes de estos fuera sacrificado al de aquellos, i dándose oríjen, en todo caso, a controversias i dificultades diarias entre los contratistas i los empleados de la renta. Esta dificultad crece si se atiende a que para obtener una determinada cantidad de sal jema buena se necesita extraer otra mucho mayor de clase mala, siguiéndose de esto el inconveniente de obstruir los socavones con una cantidad creciente de ella. Si para obviar este grave inconveniente se ocurriere a autorizar la venta de una clase inferior de sal, la lucha entre el contratista i los empleados, i los inconvenientes de la clasificacion, serian mas frecuentes e intensos.

Adoptándose el sistema de espendar la sal en una forma que permita su inmediato consumo, toda la que se estraiga de las minas recibe su aplicacion natural de saturar agua para la elaboracion.

SALINA DE CHITA.—Por el artículo 4.º del contrato celebrado con el señor Honorato Espinosa en 10 de agosto de 1866, se estipuló que el Gobierno daría las órdenes convenientes para que dentro del menor término posible se establecieran el caldero o calderos que fueran necesarios en dichas salinas para elaborar toda la sal que demande el consumo; i por el 21 se convino en que al principiar el contrato se harían por cuenta del Gobierno los gastos necesarios para la reforma de las fábricas i las murallas de las vertientes i para la construcción de un horno para cocinar loza.

Los sucesos políticos de 1867 impidieron que el Gobierno cumpliera oportunamente con sus obligaciones a este respecto, habiéndose apénas llevado a cabo la construcción de la lozería. El contratista representó repetidas veces al Gobierno para que le cumpla lo estipulado, alegando que las obras son de indispensable necesidad, no solo para que la elaboración fuera tan fácil i económica como el contrato lo estipulaba, sino para salvar de su completa ruina aquel establecimiento.

Hallábase este efectivamente tocando a su ruina i las vertientes en peligro de desaparecer, por las avenidas del río Casanare. El agua de la vertiente principal se obtiene a una temperatura de 50º, cuyo calor se pierde por falta de un caldero con que acelerar su ebullicion, i esto en una fábrica en donde no se obtiene carbon sino leña acarreada de puntos distantes i por malos caminos. Se puede formar idea de lo caro que es el combustible teniendo en consideracion que el solo arrendamiento de los bosques le cuesta al contratista \$ 160 mensuales.

Estas consideraciones i el deseo de poner el contrato de 1867 en aptitud de servir para el caso de adoptarse el sistema de elaborar solamente sal de grano, movieron al Poder Ejecutivo a celebrar en 22 de octubre de este año un contrato adicional, que fué publicado en el número 1,368 del "Diario Oficial." (Documento número 5) i se someterá al Congreso para la aprobación del inciso 1.º del artículo 5.º El Gobierno se obliga, por dicho inciso, a pagar a Espinosa 2½ centavos mas por la elaboración de cada 12½ kilogramos de sal compactada desde el 1.º de noviembre próximo pasado hasta que el Gobierno cumpla con las obli-

gaciones que contrajo por los artículos 4.º i 21 del contrato de 1867, para lo cual tendrá el término de diez meses. Esta concecion es sumamente justa pues la elaboracion se ha hecho mas costosa por falta de los elementos.

Con el objeto de tener una idea completa i acertada, no solo de las obras requeridas para levantar de nuevo las fábricas i refaccionar las murallas, sino de conocer suficientemente varios hechos importantes, entre ellos el estado de la elaboracion i de la administracion de una salina tan remota, jamas visitada por agentes del Gobierno, se celebró con el señor Manuel Ponce de Leon, ingeniero civil i conocedor práctico en el asunto, el contrato de 24 de junio que registrá el "Diario Oficial" número 1,281.

El señor Ponce practicó la visita i presentó el resultado de sus trabajos en el estenso e interesante informe publicado en los números 1,384 i 1,385 del "Diario Oficial," al cual acompañó un plano de la salina i otro de las obras que deben construirse. (Documento número 13.)

En vista de los datos adquiridos se resolvió por el Poder Ejecutivo la construccion de las obras por administracion, ya por la confianza plena que le inspira el Administrador, ya porque en el pueblo de la Salina habria sido imposible la concurrencia necesaria de postores. De esta ciudad se han enviado los maestros i oficiales de albañilería i carpintería, provistos de toda la herramienta i útiles necesarios, i se ha convenido con el R. McCormick en que él irá a dirigir los trabajos en la refaccion de las murallas para que queden perfectamente sólidas.

Tambien se compró un caldero por un precio inferior al costo de cualquiera de los otros, de su especie i dimensiones, montados hasta hoi en las salinas por cuenta del Gobierno. El contrato i sus antecedentes fueron publicados en el número 1428 del "Diario." Debo notar que la circunstancia de ser hermano mio el dueño del caldero no me retrajo de proponer la aprobacion del contrato, porque creí que, consultando bien el interes de la renta i el del elaborador, no debia dar importancia a ruines comentarios. Sabiéndose por esperiencia que la paz no es un bien constante entre nosotros, i que la guerra absorbe a menudo los recur-

sos públicos, preferí asegurar la adquisicion del caldero puesto ya en Cipaquirá, a correr la contingencia de que viniera de Europa tarde o nunca.

Hai otra circunstancia que debo consignar aquí i que se tuvo en cuenta para consagrar un poco de actividad a la adquisicion i construccion de los elementos. Desde que el señor H. Espinosa se encargó de la elaboracion i pudo mantener un depósito considerable de sal, tuvo fin la especulacion que por tantos años duplicó en Chita la carga del monopolio. Hoi se compra allí la sal al precio fijado por la lei i los pueblos han sentido los benéficos resultados de la baratura.

Mas si se quiere que la salina de Chita produzca todo lo que es de esperarse de la riqueza i abundancia de sus vertientes i de su situacion avanzada hacia Santander, es preciso que se preste una seria atencion a los caminos que la comunican con Soatá i el Cocui. El señor Ponce, en el informe publicado en el número 1,402 del "Diario Oficial," aconseja que el Gobierno consagre algunos recursos de importancia a la composicion, por lo ménos, del camino de la salina al pueblo de Chita, desde el cual se puede dirigir la sal por distintas vías a los mercados principales. La municipalidad de Chita se manifiesta deseosa de ayudar a la obra, i no es dudoso que los demas pueblos obrarán del mismo modo tan luego como la mejora de la vía entre la salina i Chita fuera auxiliada por el Gobierno.

Para ejecutar este pensamiento bastará que el Congreso vote una suma anual de \$ 1,000 o que se adicione con un párrafo el artículo 5.º de la lei de 2 de junio con el objeto de incluir la composicion de los caminos de la salina a Chita i Muñeque entre los gastos de que en dicho artículo se trata.

Por último, si el sistema de calcinar la sal ha de subsistir, será preciso adquirir para la Nacion los montes llamados de Balderrama, o asegurar su arrendamiento por un término que permita la reproduccion de los llamados de la Iglesia, de propiedad nacional. El contratista ha convenido en que si se adopta el sistema de la sal de grano, estos últimos le bastarán.

RECEPOR, COQUACHÓ I GUALIVITO.—En 12 de mayo último

se celebró con el señor Antonio Roldan el contrato para el arrendamiento de estas salinas, al cual se habia invitado desde ántes de encargarme del despacho de Hacienda. (Documento número 7.)

Apesar de las ventajas aparentes de dicho contrato sobre los celebrados anteriormente, entre las cuales puede mencionarse la de haberse podido suprimir el gasto anual de \$ 1,440 que el Gobierno pagaba por arrendamiento de los bosques de Recetor, Pajarito i Huerta vieja desde 1847, confieso que no habria sometido dicho contrato a la aprobacion del Poder Ejecutivo tres o cuatro meses despues.

En efecto, el arrendamiento de fuentes saladas debe fundarse principalmente sobre el conocimiento que se tenga de la abundancia de las vertientes i sus grados de saturacion. Una fuente rica i abundante como la de Cocuachó, no puede darse en arrendamiento por el mismo precio que otra de menor riqueza. En un contrato en que el Gobierno permita elaborar, por ejemplo, 500,000 kilogramos de sal por año (40,000 arrobas) le impide esponder por su cuenta un valor de.....\$ 32,000

I deducido el 26 por 100 de elaboracion, administracion i resguardo..... 8,220

Le queda líquido.....\$ 23,680

Si recibe por arriendo..... 12,300

Pierde.....\$ 11,380

Parte de esta partida se hace, sinembargo, en beneficio de los consumidores a quienes se acerca el artículo suprimiendo el todo o parte de los fletes desde las salinas que están por administracion.

Me permito llamar especialmente la atencion del Congreso sobre el informe del señor Réyes sobre estas salinas, por el cual se comprendé perfectamente que si fuera permitida la saturacion de las aguas con sal jema, o si esta se explotara, la produccion i elaboracion serian tan económicas como en las salinas de Cundinamarca, en cuyo caso convendria promover la rescision del con-

trato de arrendamiento i la celebracion de otro para la elaboracion.

Pero no hai que perder de vista el sacrificio que impondria la adquisicion de elementos i la composicion de los caminos. Estas consideraciones implican la resolucion de otra cuestion de grande importancia para los Estados sujetos al monopolio. Este es mas productivo en razon de la lójica con que sea ejercido: si se reduce a obtener la mayor suma posible prescindiendo del interes de los consumidores, entónces se deben limitar cuanto sea posible los centros de la elaboracion para disminuir los gastos de administracion; pero si el interes de los consumidores no debe perderse jamas de vista, es conveniente multiplicar aquellos centros porque así se disminuye el gasto de transporte. Naturalmente una administracion liberal no puede vacilar en aconsejar que se adopte el último partido.

No obstante lo que precede, como no se puede disponer del producto de la renta para muchos objetos a la vez, distintos de las cargas naturales del presupuesto de gastos para el servicio del Gobierno jeneral, preciso es que se elija entre hacer mejoras costosas a vías secundarias, como las de las salinas de Boyacá, o consagrar una porcion importante del producto de la renta a una grande vía central, que sea la arteria comercial de las rejiones andinas de Candinamarca i Boyacá. Por este último partido no debiera el Congreso vacilar en decidirse.

SIRGUASÁ I SISMOSÁ.—El contrato de arrendamiento celebrado en 26 de agosto de 1867, fué reformado por el de 21 de octubre del año próximo pasado "Diario Oficial" número 1,367. (Documento número 6.) Las reformas tuvieron por objeto:

- 1.º Dar libertad al arrendatario, sin perjuicio alguno para el Gobierno, de elaborar la cantidad anual de sal contratada en las épocas o estaciones en que la elaboracion sea mas económica;
- 2.º Estipular lo conveniente para que el contrato pueda continuar llegado el caso de adoptarse el sistema de producir solamente sal de grano compactada por la presion;
- 3.º Resolver en favor del Gobierno, sin necesidad de juicio, las cuestiones suscitadas sobre el modo de hacerse el pago de los

arriendos, i sobre cual de las dos partes debiera costear el almacen de depósito.

La baja saturacion del agua ( $7\frac{1}{2}^{\circ}$ ) de las vertientes hace muy costosa la compactacion de la sal por la calcinacion, de tal manera que al Gobierno no le convendria poner por administracion dicha salina.

**SALADO DE BERBEO**—Con el fin de satisfacer los deseos manifestados por muchas personas del Estado de Santander, al publicarse el informe que en 19 de marzo próximo pasado presentaron los señores Florentino Vezga i Fructuoso Trujillo al Alcalde de Zapatoca, sobre la salina descubierta en el sitio de Berbeo, se celebró con el señor Manuel Ponce de Leon el contrato de 24 de junio, cuyo artículo 1.º tuvo por objeto el exámen de las fuentes i de las minas de carbon, las facilidades para el establecimiento de fábricas i los demas datos necesarios para poder resolver sobre la conveniencia de beneficiar la salina.

El informe del señor Ponce, publicado en el número 1,396 del "Diario Oficial," desalentó al Poder Ejecutivo, pero conservándose esperanzas de que se descubran algunas otras fuentes, i vista la riqueza de las minas de carbon, se dictó el decreto de 19 de noviembre, por el cual se reserva la nacion 3,000 hectaras de tierra al rededor de las fuentes i de las minas.

La Asamblea Lejislativa del Estado Soberano de Santander espidió un decreto con fecha 29 de octubre último, sobre exploracion de la salina, en el cual se destinan hasta \$ 1,000 con tal objeto i se ofrece un premio de \$ 1,000 al que descubra la sal jemma o una vertiente salada abundante i de mas de  $15^{\circ}$ .

Si esta medida surtiere sus efectos, creo que el Poder Ejecutivo debiera celebrar con el Gobierno de Santander un contrato calcado sobre bases liberales que indemnizen al Tesoro del Estado de los gastos que haga para la exploracion o descubrimiento de las salinas, i de lo que cueste la construcción de las fábricas correspondientes.

**CUMARAL I UPIN**.—Al señor Prefecto de San Martin se le pidió con fecha 31 de agosto un informe sobre dicha salina, el cual evacuó con fecha 31 de octubre en los términos mas des-

consoladores. El Poder Ejecutivo debe dictar una resolución que remedie los males que se sienten por consecuencia de los hechos que se denuncian en aquel documento, tan luego como las atenciones preferentes de este despacho lo permitan.

**SALINA DE SISBACÁ.**—El señor Juan N. Aranguren solicitó algunas reformas al contrato de arrendamiento celebrado en 31 de noviembre de 1867, pero hube de manifestarle con franqueza que aunque la Administración está animada de un sentimiento de justicia i aun de benevolencia hácia todas las personas que han celebrado contratos con el Gobierno, el relativo a esa salina era tan perjudicial a la renta, que prefería su rescisión a toda reforma. Por dicho contrato el arrendatario pagaba \$ 92-50 mensuales, de los cuales \$ 50 correspondían al inspector i quedaba un producto líquido de \$ 42 50. En cambio el Gobierno concedía el derecho de elaborar mensualmente hasta 25,000 kilogramos de sal (2.000 arrobas,) privándose de vender igual cantidad en las salinas que están por administración. La sal que en ellas se espende deja un 74 por 100 de utilidad sobre el precio de 80 centavos, de modo que en 2,000 arrobas se sacrificaba una utilidad neta de \$ 1,184 por recibir un arriendo de \$ 42 50.

En consecuencia, se rescindió el contrato con fecha 15 de diciembre, librándose con ello la renta de una pérdida anual de \$ 13,698. (“ Documento número 12.”)

La descripción contenida en el informe del señor Luis Reys sobre esta salina prueba que esa pérdida no se convertía en ganancia para el contratista, i que lo que convenía haber hecho era cegarla, que es lo que se ha ordenado.

#### Salinas fuera del monopolio.

**SALADO DE COELLO.**—Las cuestiones oriñadas del contrato celebrado en 22 de febrero de 1867, sobre compra del salado de Coello, recibirán una solución satisfactoria si el Congreso imparte su aprobación al convenio que con fecha 9 de diciembre se ha celebrado con el señor Rafael Rocha Castilla. (Documento número 8.)

La República debe a dicho señor \$ 25,000, resto del precio de compra, mas el interes de 5 por 100 anual, desde 22 de febrero de 1867, i le debe, tanto porque esa obligacion contrajo por el contrato, como por sentencia condenatoria de la Corte, de cuyo acto i sus antecedentes tuvo conocimiento el Congreso en sus últimas sesiones.

Al remitirse a las Cámaras el contrato de arreglo de la deuda, que lo es al mismo tiempo de arrendamiento del salado, se hará la demostracion de su conveniencia, bastándome indicar aquí que la República obtiene estas ventajas :

1.<sup>a</sup> Se libra de la responsabilidad de los daños i perjuicios.

2.<sup>a</sup> El deterioro de las fábricas por el abandono en que han quedado, lo sufrirá el señor Rocha solo :

3.<sup>a</sup> Se reduce a \$ 10,000, pagaderos en sal, lo que la nacion tiene que pagar, pues el completo para \$ 25,000 se compensa en los arriendos.

SUCIA I ABURREÑA.—En 10 de febrero (Documento número 1 ) del año próximo pasado, se adjudicó al señor Francisco Piedrahita el contrato relativo a las fuentes de este nombre i con fecha 1.<sup>o</sup> de octubre (Documentos número 9, 10 i 11) se dió solucion a las dificultades suscitadas para la entrega de la salina. La venta de las fuentes de propiedad nacional en los Estados de Antioquia, Cauca i Tolima, harian que ellas fueran beneficiadas i libraria al de la Union de atenciones que nada le producen.

## VI.

### Resguardo.

Debo dar un testimonio solemne de aprobacion a la conducta del resguardo de las salinas de Cipaquirá i demás de Cundinamarca. La enerjía i actividad de los señores Inspectores, bien secundadas por los demas individuos de aquel cuerpo, han contribuido poderosamente a reprimir el contrabando en cuanto lo permite el estenso territorio que hai que vijilar.

Si los funcionarios de los distritos prestaran una cooperacion eficaz, en la esfera de sus facultades, los esfuerzos del resguardo serian aun mas provechosos; pero dudo que se logre inspirar a esos funcionarios el deseo de contribuir a una obra que pugna con los intereses de muchas poblaciones pobres, a ménos que la impopularidad del monopolio se neutralice con la aplicacion de una parte de sus productos a obras cuya utilidad pueda palpase.

## VII.

### Indicaciones.

“No es lícito imponer obligaciones especiales que hagan a los individuos a ellas sujetos de peor condicion que los demas, ni se puede privar a los colombianos de su propiedad sino por pena o contribucion jeneral.”

Estos principios, tomados de los incisos 5.º i 10.º del artículo 15 de la Constitucion federal, son la bandera con que me atrevo a combatir la organizacion actual de lo que se ha convenido en llamar renta de salinas.

El proyecto i la esposicion explicatoria que se acompañan a este informe, tienen por objeto presentar las ideas que en el estado *actual* de la cuestion son susceptibles de desarrollo i de práctica. (Documento número 14.)

Importa en todas las cuestiones plantear bien, ántes que todo, el problema que se trata de resolver. Del modo de plantearlo nacen desde el principio dificultades o facilidades. En las cuestiones sociales la dialéctica es una fuerza de que suele abusarse porque es fácil, por medio de ella, desnaturalizar los hechos i deducir de ellos falsas consecuencias, o presentar como hechos meras aserciones, bastando que sean lógicas las consecuencias que de tales aserciones se deduzcan para que se tengan como una demostracion.

Los hechos que deben servir de base para resolver el problema que ofrece el proyecto son estos:

1.º La Constitucion federal quiere que los colombianos sean iguales, i para ello declara que *no es licito* imponer obligaciones especiales que hagan a los individuos a ellas sujetos de peor condicion que a los demas;

2.º La misma Constitucion dice que *no se puede* privar a los colombianos de su propiedad sino por pena o contribucion *jeneral*;

3.º Entre las contribuciones que forman el presupuesto de rentas de la Union hai una, la procedente del monopolio de la sal, que impone a los habitantes de los Estados de Cundinamarca i Boyacá, en su totalidad, i a los de Santander, Tolima i Cauca, en parte, la obligacion de comprar la sal que se produce en los establecimientos de la Nacion, a cuyo efecto se prohíbe extraer o elaborar sal i se castiga la infraccion de este mandato;

4.º El precio que fija la lei a la sal que produce el Gobierno, es *cuatro veces* mayor que el precio natural del artículo, de lo que resulta que las tres cuartas partes de aquel precio son un verdadero impuesto o contribucion, que *no es jeneral*.

La consecuencia que de estos hechos se deduce es esta: luego para cumplir con la Constitucion, para reconocer la igualdad i la propiedad de los colombianos que sufren la contribucion o el impuesto sobre la sal, es preciso hacer que lo sufran todos los colombianos.

La cuestion que se presenta no es la de si conviene o no gravar el consumo de la sal. Si esta fuera la cuestion, i si ella pudiera realmente discutirse con alguna probabilidad de encontrar desde ahora otra fuente de impuesto equivalente i segura, mi opinion seria adversa decididamente a todo gravámen sobre la sal.

La primera cuestion es legal i reposa sobre el supuesto de que se conserve el impuesto. Para atacar la idea de *jeneralizar* el impuesto es imprescindible proponer que este se elimine totalmente, pues de otro modo no se resuelve la cuestion.

Es en el supuesto de que se ataque en absoluto el gravámen sobre la sal en cualquiera parte del territorio colombiano, que se puede atacar al proyecto diciéndose que al impuesto no le

basta ser jeneral para ser justo, i que lo que en él debe ser igual no es la cuota sino las circunstancias en que se encuentran los contribuyentes. Si la lei grava a los habitantes de ciertos Estados con un impuesto cuya cuota, por ser igual para ricos i pobres, no es justa, esa consideracion es buena para cambiarlo o eliminarlo totalmente, pero es inconducente para demostrar que algunos colombianos deben quedar gravados i otros eximidos.

En esta cuestion se debe obrar i hablar con franqueza. El Estado de Antioquia no sufre impuesto alguno por el consumo de la sal, i los de Bolívar i Magdalena, desde que el derecho de importacion ha puesto fuera de combate la sal marina extranjera, pagan una cuota insignificante relativamente a su poblacion i a sus recursos.

Se ha alegado, respecto de Antioquia, que el precio de la sal es alto allá porque la produccion es costosa, i de este hecho se pretende deducir que el consumo de la sal no se debe gravar en aquel Estado. Pero no se repara, al presentar ese argumento, que con la misma razon se podria alegar la esencion de derechos de importacion para las mercaderías extranjeras que se introduzcan para Antioquia. En efecto, en la industria comercial los gastos de transporte, el seguro, las averías i el interes del capital por el tiempo de la demora en recibir los cargamentos, son gastos de produccion que hacen parte integrante del precio de las mercaderías. ¿Seria razonable esta pretension? Es seguro que los Estados del litoral no la consentirian.

Sin embargo, los Estados de Boyacá i Cundinamarca han sufrido i sufren el impuesto sobre la sal.

Las contribuciones indirectas tienen el vicio radical de no prestarse a la verdadera igualdad, que consiste en proporcionar el gravámen a la renta del contribuyente.

Hase dicho que entre las causas que contribuyen al precio elevado de la sal en Antioquia figura lo alto de los jornales. Se reconoce, pues, que en el afortunado Estado de Antioquia el capital, la riqueza del pobre, que son sus brazos i su fuerza, valen, están escasos, se pagan bien. Los jornales no pueden ser altos sino cuando el capital es abundante i fáciles i multiplicados los

medios de emplearlo reproductivamente, es decir: cuando hai progreso, cuando desaparece la miseria.

En semejante condicion un pueblo puede mui bien sufrir un gravámen adicional de 40 centavos sobre el precio de 12½ kilógramos de la sal que se consuma, pues no siendo probable que el consumo anual por persona, exceda de 7 a 8 kilógramos, la cuota individual del impuesto apénas será de 25 centavos de peso por año.

Si el impuesto viola los principios de equidad, el Gobierno del Estado puede tomarlo en arrendamiento i sustituirlo con otro mas equitativo. El proyecto abre la puerta con tal objeto.

En cuanto a los Estados de Bolívar i Magdalena, en donde el costo de la produccion de cada 12½ kilógramos de sal, hasta ponerlos en los almacenes de las plazas de comercio, apénas alcanza a 10 centavos, la razon del encarecimiento causado por el impuesto pierde la importancia que se le dá en Antioquia i no requiere que los Gobiernos de los Estados acudan en auxilio de los contribuyentes pobres. Ademas, la situacion de esos Estados i la condicion actual de su industria, dan a sus recursos industriales una elasticidad que apénas requiere un poco de calma política i de seguridad.

No es esta la condicion de los Estados que jeneralmente sufren hoy el peso del monopolio de la sal. En ellos, la industria de sus habitantes ha decaido, los capitales han emigrado o no se han reproducido, i los brazos están jeneralmente sin ocupacion. La consecuencia de estos hechos es la baja extraordinaria de los jornales i la miseria consiguiente a esa condicion. Ella no se puede remediar sino es consagrando esfuerzos tenaces en la construccion de buenos caminos que permitan acometer nuevas empresas, cambiando paulatinamente los jéneros a cuya produccion están hoy consagrados los capitales i los brazos por otros que, pudiéndose esportar, abran salidas indefinidas a la produccion. En la actualidad la organizacion de la industria en estos Estados es tal que, como se ha dicho, si las cosechas son malas la carestía produce el hambre, i si son buenas, los productores se arruinan porque los precios no remuneran.

Me atrevo a suplicar respetuosamente a los ciudadanos Senadores i Representantes que no vean en la cuestion de que me ocupo el mezquino sentimiento del pesar que a algunos causa el bien ajeno. Lo que se busca es nada mas que la igualdad i la justicia, sin pretension alguna de inferir daño a los Estados hoy exentos del gravámen del impuesto sobre la sal.

En prueba de que esto es la verdad me permito alegar:

1.º La esperiencia ha probado que la organizacion actual del monopolio se presta fácilmente al abuso del impuesto. En toda necesidad extraordinaria o repentina, lo primero que se vé son las salinas, i a lo primero que se ocurre es a elevar el precio de la sal. A esto se han reducido la habilidad i el liberalismo de los gobernantes en muchos casos. La sal se ha encarecido artificial i aun arbitrariamente, en términos que el precio ha llegado a elevarse hasta \$ 2 la arroba, en un pais en que el costo natural es apénas la *vijésima* parte de esa cuota. Como al precio oficial hai que agregar el gasto de fletes, las mermas, &, i a todo junto la ganancia del comerciante por mayor i del detallador, el gravámen adicional es un nuevo impuesto de que el fisco no se aprovecha pero que el consumidor sí paga. Supóngase que sobre un precio de 60 centavos, calcado sobre el costo de elaboracion a 20 centavos i la cuota del impuesto a 40 centavos, se decrete un aumento de 40 centavos. Sucederá entónces que a veinte leguas de distancia la sal se espenderá con un gravámen estrafiscal de 30 centavos por arroba.

He aquí la demostracion :

Precio de una carga de 8 arrobas, a 60 centavos...	4 80
Flete.....	3 30
Ganancia del traficante, incluyendo mermas, riesgos, &, 20 por 100.....	1 62

---

Precio por mayor 12 reales arroba .....\$ 9 72

El detallador comprará a medio real la libra i la venderá a tres cuartillos, sea porque no tenemos monedas

---

Pasan..... 9 72

Vienen.....	9 72
inferiores, sea porque las mermas son considerables para él; aumento 50 por 100 .....	4 86
<hr/>	
Total .....	\$ 14 58
Gravámen fiscal.....	\$ 3 20
Gravámen industrial.....	\$ 11 38
Supuesto el aumento de \$ 0 40, los resultados serán estos :	
Precio legal.....	\$ 8 ..
Flete.....	3 20
Ganancia del traficante.....	2 24
<hr/>	
Precio por mayor \$ 1-67½.....	13 44
50 por 100 para el detallador.....	06 72
<hr/>	
Total.....	20 16
Gravámen fiscal.....	\$ 06 40
Gravámen industrial.....	\$ 13 76
Aumento de este sin provecho para el fisco.....	\$ 2 38

Si la lei hiciera pesar el mismo gravámen sobre todos los Estados, el aumento seria mas difícil porque seria preciso luchar con mayores resistencias; pero aun vencidas estas, las nuevas sumas que demandaran las necesidades públicas no irian a pedirse *siempre* a los mismos Estados que hasta hoi las han pagado, sino que se repartirian entre todos;

2.º El proyecto, para ser lójico, debiera pretender que el producto del impuesto entrara desde luego, e íntegramente, en las arcas nacionales; pero esa misma falta es una nueva prueba de que no se busca el mal ajeno. El proyecto destina por cinco años la mayor parte de los nuevos productos del impuesto al fomento de las empresas mas necesarias para los Estados recién llamados a contribuir. Ninguna injusticia se cometerá con ellos.

3.º La aplicacion de fondos equivale a una declaratoria del Gobierno jeneral a los Estados de que, para el fomento de me-

joras materiales, los fondos se deben buscar en el bolsillo de los favorecidos.

El Gobierno jeneral está cargado con deudas i tiene hipotecado el 85 por 100 de la contribucion de aduanas para su pago o para servir los intereses: de la parte libre deduce gastos de recaudacion i le queda líquido 8 por 100.

No se puede, pues, contar con que de la Aduana, que es en donde contribuyen todos los Estados, se puedan hacer desembolsos para fomento. De la renta de salinas hai que deducir 26 por 100 para gastos de produccion, de administracion i de resguardo, i 15 por 100 con que se cumple el contrato de empréstito para el camino de la Buenaventura.

Gobernar con poco mas de la mitad de la renta de salinas i con la anualidad del ferrocarril de Panamá será siempre una tarea difícil, aunque no imposible si se conserva la paz; pero, además de gobernar con tanta estrechez, fomentar empresas sin aumentar las rentas, es ir en busca de lo absurdo. Los pueblos de Cundinamarca i Boyacá no verian justicia en que se contratasen nuevos empréstitos o se diesen garantías de interes a las empresas, si ellos solos hubieran de pagarlos.

Será preciso conformarse con que cada cual pague sus mejoras o con no hacerlas.

4.º Prefiriendo el primer partido es que el proyecto promete fomentar las carreteras de Cundinamarca i Boyacá con un impuesto sobre la sal, *distinto del jeneral*. La aplicacion de ese fondo no puede tener objecion, miéntras que sí la tiene la del producto del impuesto jeneral en los demas Estados. Con todo, al destinarse una fuerte suma del producto de la sal a la construccion de carreteras en los Estados de Cundinamarca i Boyacá, no creo que se suscitara queja en ellos por el resto de desigualdad aun subsistente. La queja, si la hubiera, no se fundaria ya en los principios constitucionales, sino en el modo como se aplicaran los productos de las contribuciones; i en este particular, interpretando los sentimientos jenerosos de estos pueblos, se puede asegurar que tal queja no seria formulada. No se ha levantado hasta hoi una sola voz para lamentar el pago de \$ 100,000

anuales por el empréstito de 1863, i puede asegurarse que en Cundinamarca i Boyacá se desea mas la terminacion del camino de la Buenaventura que la cesacion del gravámen, el cual, por otra parte, pesa tambien sobre una parte del territorio del Cauca.

En vista de estas consideraciones creo que si el proyecto presenta algo objetable, no es por el daño que él haya de inferir a los Estados que se hallan fuera del radio del monopolio de la sal. Para quien lea estas líneas con ánimo imparcial, el que se presenta como abogado de la igualdad delante del impuesto no podría contestar las objeciones que se le hicieran por la falta de lójica al deducir las consecuencias de sus premisas. Con todo, si este proyecto se convirtiera en lei, podría el Congreso que la espidiera contar con la gratitud de los pueblos i con que su obra quedaria recordada, dentro de cinco años, por monumentos de progreso.

La cuestion fundamental no quedaria, sinembargo, resuelta ahora, pero se pondrian las bases para una solucion futura. Los pueblos de Cundinamarca i Boyacá, en cuyo suelo depositó el Creador masas inmensas de sal, continuarán por algunos años privados de la absoluta libertad de industria que el liberalismo ha conquistado para las demas rejiones de la República. El oro i el tabaco se producen i se esportan libremente, miéntras que el guarda seguirá persiguiendo como fraudulenta la elaboracion de la sal. No importa, diria yo a los Cundinamarqueses i Boyacenses: esperad a que en cinco años Tunja, Chiquinquirá, Ubaté, Cipaquirá, Facatativá i otros pueblos estén ligados al Magdalena por una vía carretera, i el porvenir será vuestro!

Las cuestiones relativas al monopolio son secundarias en el estado actual de las cosas. El monopolio tiene hoy dos grados: la limitacion de la propiedad del suelo por pertenecer a la Nacion las minas de sal, i la limitacion de la industria de elaborar aquella. Demos el primer paso en el sentido de que la *renta* de salinas se convierta en *impuesto* sobre la sal, i no tardaremos en encontrar el medio de percibir este, dejando en libertad a los dueños de salinas para beneficiarlas. La sal, entónces, será un

artículo que valdrá poco mas que el carbon, vista la enormidad de los depósitos i la abundancia i multiplicidad de las vertientes. La industria pecuaria recibirá un impulso extraordinario, i la alimentacion barata i sana será el premio que nos ofrecerá la libertad.

Si las indicaciones que preceden no fueren aceptables, i se prefriere conservar lo sustancial de los hechos tales como existen, creo que debieran adoptarse los siguientes medios :

1.º Suprimir el derecho de internacion sobre la sal de mar, o establecer su recaudacion en las aduanas. Esto último defenderia eficazmente los productos de la renta ;

2.º Facultar al Poder Ejecutivo para adoptar el sistema de elaborar la sal segun crea que convenga a los intereses de la renta i de los consumidores, i para hacer los gastos que exija su planteamiento, sin las trabas puestas por los artículos 2.º i 3.º de la lei de 22 de junio de 1866, dando algunas autorizaciones al Poder Ejecutivo ;

3.º Ampliar la disposicion del artículo 5.º de la lei de 2 de junio de 1868, sobre salinas, en el sentido de incluir en la autorizacion que dicho artículo confiere al Poder Ejecutivo, la facultad de aplicar el 25 por 100 del producto líquido de las salinas de Cundinamarca i Boyacá al fomento de vías carreteras de Bogotá al Magdalena i de Bogotá a Tunja, por las rutas que sirvan al mayor número posible de intereses ;

4.º Derogar las leyes de 22 de junio de 1866 i 2 de junio de 1868 para que el negociado de salinas tenga una legislacion sencilla.

5.º Facultar ámpliamente al Poder Ejecutivo para enajenar las vertientes saladas de propiedad nacional con escepcion de las comprendidas en los Estados de Boyacá i Cundinamarca, fijándose si se quiere, bases para la venta del salado de Coello en el supuesto de que se apruebe el convenio celebrado últimamente con el señor Rocha Castilla. Tambien se podrian ceder dichas fuentes a los respectivos gobiernos seccionales.

Escrito lo que precede ha llegado a mis manos el informe del señor Administrador principal de las salinas de Cipaquirá, Nemo-

con, Tausa, Sesquilé i Gachetá, en cuyo documento encontrará el Congreso datos e indicaciones interesantes.

El señor Administrador parece estar de acuerdo en el fondo de la idea consignada en el proyecto que se publicó en el número 34 de "La Paz," que es la de jeneralizar el impuesto sobre la sal en todos los Estados de la Union ; pero calificándola en términos demasiado espresivos, me permitiré agregar algunas observaciones.

El señor Administrador opina que se debe jeneralizar el impuesto por medio del monopolio, es decir, reservándose el gobierno hasta el derecho de recojer la sal marina en nuestras costas, comprarla en el exterior i venderla en almacenes situados en las Aduanas. Yo prefiero la igualdad del impuesto con la libertad del comercio de la sal, encaminado a una gradual libertad de la produccion.

El señor Administrador opina que el monopolio de la sal de mar debe ejercerse de modo que el fisco pierda en los trasportes lo necesario para acercar los precios, en los puntos distantes, al fijado para la venta en la Salina de Cipaquirá. Creo que si el monopolio no se hubiera de fundar en la idea de jeneralizar el impuesto, i si este habria de quedar compensado con la pérdida en los trasportes, seria preferible dejar las cosas como están.

Hai otros puntos de discrepancia entre el informe del señor Administrador i las ideas consignadas en la esposicion anexa al preyecto, de los cuales tengo que ocuparme con el fin de que el Congreso no prohija la idea de que se pretende concitar pasiones de ningun jénero.

Al llamarse *siervos de la sal* los Estados sobre quienes jeneralmente pesa la contribucion creada por el monopolio, se emplea la metonimia de suprimir esta palabra. Sin duda que los de Cundinamarca i Boyacá no son siervos de la sal delante de la naturaleza, que les produjo esta riqueza ; pero sí lo son del monopolio, que se la escasea i se la encarece artificialmente.

Los Estados en cuyo suelo no se encuentra la sal, o en donde su beneficio sea mui costoso, no se pueden llamar siervos de la sal por ese solo hecho, a ménos que se les pueda tambien llamar

siervos del calor, del frio, de la incomunicacion en que los tengan las montañas, &, &. Si niunguna lei fiscal es causa de esas desventajas, la servidumbre no se puede imputar sino a la naturaleza.

Creo, con el señor Administrador, que es falso el principio, o mas bien, la opinion, de que la propiedad nacional no tiene valor primitivo, ni sus productos precio; pero creo tambien que la apropiacion hecha por el Gobierno de objetos no existentes en el suelo de que es dueño, no constituye propiedad, sino monopolio. Las minas situadas en terrenos baldíos son propiedad nacional incontestable, i el precio de los objetos procedentes de esas minas representará el valor de ellos; pero no puedo convenir en que el precio de venta de la sal represente nada mas que su valor.

Si se considera lo abundantes que son en Cundinamarca las vertientes saladas i los depósitos de sal, así como la extraordinaria facilidad de beneficiarlos, puede suponerse que el precio de la sal seria el de los gastos de produccion mas una cuota relativamente insignificante por la materia primera, si no existiera el monopolio. Bajo este supuesto i teniendo en cuenta que en las salinas de Tausa i Nemocon se elabora la sal a  $7\frac{1}{2}$  centavos ménos que en Cipaquirá, es que me he atrevido a decir que si allí se espendiera la sal en dos oficinas, una en que ella se entregara i se recaudara el precio de la elaboracion, i otra en que se exigiera el complemento del precio, esta última apareceria *recaudando un impuesto*, i no vendiendo o dando sal por un equivalente en moneda. El señor Administrador cree que no es contribucion propiamente dicha lo que el Gobierno cobra por la sal que vende: es el precio o valor de un objeto venal. Yo preguntaria: cuando se ha elevado de 80 centavos a \$ 2 el precio de cada arroba de sal ¿es la diferencia de \$ 1-20 *valor adicional*, o es simplemente un recargo del impuesto? ¿El alza de \$ 1-20 representa alza en los jornales, el combustible i los demas objetos necesarios para producir la sal?

Los progresos de la libertad han venido exonerando la propiedad de nuestro suelo de las restricciones i reservas con que la

limitaron los conquistadores. Hoi es dueño de su cosecha de tabaco el propietario del suelo; pero no lo es de las vertientes saladas, ni de los depósitos de sal. ¿Por qué esa desigualdad? Mas aun. ¿Por qué en unos Estados sí hai propiedad sobre las salinas i en otros no? Esta es la cuestion. Importa poco al que escribe que en la actualidad se atribuyan sus opiniones a la passion o al interes. Vendrá el dia en que la idea será consagrada por la lei, i pasará el tiempo suficiente para que brillen el desinterés i la pureza de intenciones con que hoi se procede. ¡Cuán triste sería la suerte de los hombres que se consagran a servir a las repúblicas si su reputacion dependiera del juicio interesado de los partidos! ¡Cuán pocas verdades se habrian hecho reconocer por las instituciones de los pueblos sin apóstoles que se hubieran resignado a luchar con las preocupaciones, i a dejar su nombre entregado *momentáneamente* a la calumnia!

Mi fé en el triunfo de la verdad ha sido siempre firme, i mi decision por la causa de la verdadera libertad, incontrastable. Por eso es que no me impaciento i que veo con impavidez la agitacion de las pasiones. El derecho se abrirá campo, la verdad disipará las dudas.

## SECCION TERCERA.

### Amonedacion. Casas de moneda.

#### I.

Los resultados del cuadro número 12, pueden descomponerse así:

#### PRODUCTOS I GASTOS DE AMONEDACION.

Casas.	Productos.	Gastos.	Producto liquido.	Déficit.
Bogotá..	\$ 11,975 68	\$ 13,100 ..		1,124 32
Poyayan.	3,376 68	6,676 50		3,299 92
Medellin.	11,994 93	11,876 99½	\$ 117 93½	
Totales.	27,342 29	31,653 49½	117 93½	4,424 24

Se deduce del déficit la mitad del producto líquido de la casa de Medellín.....\$ 58 96½

Pérdida neta.....\$ 4,365 27½

METALES AMONEDADOS.

Casas.	Plata de mina.	Plata de halajas.	Plata reacuñada.	Oro.
Bogotá...	ks. 392,621	ks. 490,174	650,232	ks. 135,357
Popayan..		43,942		197,181
Medellin..		51,280		686,624
Totales..	392,622	585,403	650,232	1.019,162

VALORES AMONEDADOS.

Bogotá.....	\$ 134,631 45
Popayan.....	117,962 80
Medellin.....	388,817 10
	<u>\$ 641,411 35</u>

Los kilogramos 650,232 en plata o moneda lisa para la reacuñación, representaban un valor nominal de \$ 31,201-200, i la operacion produjo una pérdida de \$ 8,534-23, o sea 27-35 por 100.

Los \$ 80,400 del oro amonedado en Bogotá proceden casi todos del que se recoje en los lavaderos del Tolima. Computando las cantidades de la misma procedencia, que se esportan en pastas cuando el premio de las letras pasa del 2 por 100, se pueden estimar en \$ 120,000 por lo ménos, cuyo resultado en parte se debe a la baja de los jornales i a la falta de otros empleos para los brazos en el Tolima.

La considerable cantidad relativa de la plata de alhajas amonedada en Bogotá, puede acaso considerarse como un síntoma de su creciente empobrecimiento.

Solo en Bogotá se ha amonedado plata procedente de minas, por ser las del Tolima las únicas que se hallan en actual laboreo en la República.

En el año de 1866 a 1867 el déficit del ramo fué de \$ 8,583, descompuesto así:

En la casa de Bogotá.....\$ 6,406 41  
 En la de Popayan ..... 2,176 70  
 El déficit en Bogotá es mayor que en el último año, probablemente porque la Casa sufrió la pérdida de la reacuñacion de moneda lisa, i calculando dicha pérdida en 27-35 por 100 sobre \$ 14,284-22½ que se reacuñaron en 1866 a 1867, resultaria ser de \$ 3,906-67. Este cálculo reduciria el déficit en la casa de Bogotá a \$ 2,499-74.

La Casa de Bogotá, en una amonedacion de \$ 127,198-70, perdió en aquel año..... \$ 2,499 74

La de Popayan en una \$ 138,041, ..... 2,176 70

Para formarse una idea precisa de la decadencia de la amonedacion en las Casas de moneda de Bogotá i Popayan, bastará hacer algunas comparaciones:

En el bienio de 1,800 a 1801, se amonedó la suma de.....\$ 4,841,244

En el de 1849 a 1851..... 905,034

En el de 1866 a 1868..... 517,834

La pérdida de 4,365-27½ se obtiene empleando en Popayan, en útiles i edificios, un capital de \$ 40,000, i en Bogotá, sin avaluar el edificio, un capital de \$ 42,723.

Mui patente debe ser el servicio que prestan estas dos Casas para consagrarle \$ 100,000 de capital, cuyo interes se puede computar en.....\$ 6,000

Una pérdida conocida de..... 4,365

Otra que procede de las tierras metálicas, computable en..... 2,635

Total.....\$ 13,000

Pero basta comparar nuestras monedas con las que podemos obtener de las Casas de Francia, Bélgica, &, para persuadirse que la preocupación que llamaré *la Regalía de amonedar*, debiera abrir campo al buen sentido.

Si la amonedacion se considera como negocio, este es malo puesto que dá una pérdida al Erario de 2½ por 100 de la suma amonedada: si la consideramos como servicio, no es de agrade-

cerse. En efecto, son pocas, o acaso ningunas, las monedas de otros países que puedan compararse a las nuestras en cuanto a imperfeccion de formas, incertidumbre total en la lei, i facilidad para la falsificacion. Nuestras mejores monedas son tan buenas como las que fabrican comunmente los falsificadores, i el condor, como es de notoriedad, está proscrito de la circulacion en el país. Ellas no circulan en Europa: las de plata, porque no sabiendo o no pudiendo extraerle a esta el oro que contiene, dan una utilidad en la reacuñacion; i unas i otras porque no se tiene fé en la espresion de su lei. Por esta razon las monedas de oro sufren descuento.

Considero que la amonedacion en Bogotá es onerosa, ademas, para los introductores de metales. En el oro se paga un derecho triple del que se paga en Europa i se sufre despues un descuento equivalente o superior a la diferencia. Como el Estado de Cundinamarca, que es el que compra el oro del Tolima, no consigue letras de cambio en cantidad suficiente para cubrir sus importaciones, esporta numerario, del cual tiene que preferir el oro por sus menores gastos de transporte.

En cuanto a la plata, la de minas contiene, como ya se ha dicho, oro en cantidad doble de la necesaria para cubrir sus gastos de amonedacion en Europa. Por esta razon no permanecen en nuestra circulacion las piezas de a 10 décimos. El introductor pierde en consecuencia el 8 por 100 que paga por la amonedacion, sin que esto sea ganancia para el país puesto que la casa tambien pierde.

Esta cuestion es mas grave de lo que a primera vista parece. Nuestra cordillera central contiene gran número de minas de plata relativamente ménos ricas que las de los demas países de América; pero esta riqueza quedará eternamente sepultada en las entrañas de la tierra si nuestra lejislacion continúa, como hasta hoi, oponiendo obstáculos a su desarrollo. Las minas se encuentran principalmente en la rejion comprendida por el grande arco que describe la cordillera desde La Plata hasta Honda, lo que hace enormemente costoso el transporte de las máquinas i útiles necesarios para el laboreo, e imposible el del mineral si se

quisiera esportar. Mientras que las minas de Chile están a una distancia del mar relativamente corta, i se ligan a los puertos con ferrocarriles, las de Colombia se hallan en el verdadero corazon del continente i aisladas por el alto flete de los vapores del Magdalena i la ausencia de caminos.

En igualdad, pues, de riqueza, nuestras minas se encuentran en una minifista condicion de inferioridad; pero desgraciadamente tal igualdad no existe. Por otra parte, con el extraordinario aumento que de veinte años acá ha tenido la explotacion de los placeres de oro i de las minas de ámbos metales, el valor de éstos ante las demas mercancías i ante los servicios de toda clase, ha disminuido en 20 por 100 segun los cálculos mas aproximados. La razon es obvia: la principal salida de los metales preciosos es su conversion en moneda, bajo cuya forma ámbos son solidarios, de modo que aunque la produccion del oro ha aumentado mucho mas que la de la plata, la diferencia se manifiesta solo en la relacion del valor entre uno i otro metal, mas no entre la de ámbos con los demas valores. La produccion de la riqueza en jeneral, apesar de su notable desarrollo desde que se descubrieron los placeres de California i Australia, se ha quedado, no obstante, atras relativamente a la de los metales preciosos. El numerario es mas abundante con relacion a las necesidades de los cambios, i por eso ha bajado.

Si la plata ha bajado, o si los demas objetos o servicios han encarecido con relacion a ellos, las minas de segunda clase han venido a quedar en una condicion peor de la que tenian en 1848.

Prohibir la esportacion de la plata en pasta o en piña, como lo han hecho nuestras leyes hasta la de 1867, sobre monedas, inclusive; i prohibirla, no para hacerle favor, sino para imponerle 8 por 100 de gravámen, es absurdo. Aun estando próspero nuestro pais, es decir, necesitando aumentar su numerario para hacer frente a una circulacion mas vasta i activa, esa medida seria retrógrada; pero en las circunstancias actuales, en que ha sido preciso esportar numerario para saldar las importaciones, la prohibicion puede formularse así: para conservar un establecimiento que dá pérdida i que presta mui mal su servicio, hai que darle

a la poca plata que se produce una forma que desbaratan inmediatamente los países a donde se envía, con un gravámen inútil de 8 a 10 por 100.

Las minas de Santa Ana i la Manta, que son de propiedad nacional, se hallan arrendadas a una compañía que está obligada a pagar el derecho de quintos como parte del arriendo. Ese derecho era de 3 por 100 i el de amonedacion de 5 por 100 hasta que la lei de 31 de mayo de 1849 los refundió ámbos en uno solo, de 8 por 100, con el nombre de derecho de amonedacion. La compañía arrendataria, obligada por su contrato a pagar el derecho de quintos, i por la lei el de amonedacion, tiene que sufrir un gravámen de 11 por 100. La misma lei i las posteriores fijaron el derecho de amonedacion sobre la plata en pasta o en piña que se *importe*, en 5 por 100. Parece incomprensible que se haya lejislado de esta manera en un país que tanto se precia de liberalismo. Se prohíbe la esportacion de la plata en pasta i se la grava al mismo tiempo con 3 por 100 mas que la extranjera!

Todo desatino tiene su correctivo. La compañía se ha declarado arruinada por pérdidas constantes, i mientras que sus cuentas comprueban esa ruina, su persistencia en el contrato i la estadística europea, que reconoce nuestra esportacion de plata superior a \$ 200,000 en los peores años, confirman aquel aforismo.

En Popayan se amoneda una cantidad relativamente insignificante. La pérdida que dá aquella casa representa el 3 por 100 de la suma que se amoneda, i esta toma el camino del extranjero. ¿Por qué ha de perder la Nacion lo que el introductor no gana? Si en el Ecuador tiene nuestro oro amonedado un premio de 4 por 100, ¿no podrá obtenerlo el esportador de oro en polvo o en pasta, puesto que no puede atribuirse ese premio a que la lei de nuestra moneda sea de mas de 0,900, ni a que esta tenga circulacion en los demas países?

Es en Medellin en donde indudablemente la amonedacion puede ser un hecho natural. Antioquia, por sí solo, produce mas de la mitad del oro que se estrae de nuestras minas i placeres, i de un modo o de otro tiene que pagar con oro mucha parte de los objetos que recibe del Cauca i de otros Estados, i los fletes,

gastos i derechos de importacion de las mercancías que introduce. Apénas se establece la casa de Medellin i su amonedacion se eleva a \$ 400,000 en los primeros trece meses, no obstante la imperfeccion de las piezas acuñadas i la desconfianza natural con que por esto, i por ser nuevas, han debido ser recibidas en los demas Estados. Las máquinas i aparatos de la casa pueden perfeccionarse, i lo serán sin duda porque en aquel Estado toda dificultad la vence el jenio industrial de sus habitantes.

Los edificios de las casas de Bogotá i Popayan, i gran parte de sus máquinas, útiles i aparatos, se pueden destinar a montar talleres-modelos de herrería, cerrajería i armería, para cuyas artes muestran tanta aptitud nuestros obreros. Hacer herramientas, cerraduras &c.<sup>a</sup> en vez de monedas, seria prepararnos a desarrollar la grande i redentora industria del hierro, con operarios capaces de construir máquinas sencillas i de reponer las piezas dañadas de aquellas que exijieran una perfeccion i elementos que no estuvieran a nuestro alcance.

## II.

Paso a esponer los pormenores de la administracion del ramo i las reflexiones a que dan lugar la organizacion de las casas i el sistema monetario.

El artículo 1.º de la lei de 24 de octubre de 1867, sobre monedas, dispone que cada kilógramo de plata produzca \$ 40 en cualesquiera de las monedas en dicho artículo espresadas. En él se fijan dos leyes distintas: la de 0,900 para el "peso," que es la unidad monetaria, i la de 0,835 para las monedas inferiores. En vista de esta disposicion terminante, que fija en \$ 40 el producto de cada kilógramo de plata, se resolvió con fecha 1.º de octubre próximo pasado que los introductores no deben recibir una suma mayor aunque la amonedacion se haga a la lei de 0,835, como estaba decidido por resolucion de 8 de setiembre de 1866. El kilógramo de plata, reducido a monedas de 0,835, produce \$ 42-88, i no habiendo determinado la lei nada sobre esta diferencia, el Poder Ejecutivo ha creído que debe corres-

ponderle a la casa, es decir, al público, que recibe dicha moneda a la par por la de 0,900.

Esta cuestion debe llamar seriamente la atencion del Congreso. La diferencia entre las dos leyes es de algo mas del 7 por 100, i aunque a primera vista parece injusto que ella le corresponda al minero o al introductor por hallarse establecidos los precios actuales de las cosas i de los servicios en relacion con la moneda de 0,900, parece indudable que no tardará esta en adquirir la cualidad preferente de mercancia esportable, i que emigrará en busca de la diferencia de 7 por 100 o de su verdadero valor. Desde que esto suceda, i sin que nadie lo sienta de pronto, los precios subirán en 7 por 100, como subieron en 25 por 100 a consecuencia de las reformas monetarias de 1846, 1847 i 1853. Agrégase a esto la consideracion del enorme gravámen impuesto a la plata que se estrae de las minas de Santa Ana, el cual pone a la compañía en la necesidad de perder en la amonedacion o de esportar clandestinamente la plata.

Hai cosas que la lei no puede ordenar. Cinco gramos de plata de 0,900 valen mas que igual cantidad de 0,835. No habrá medio de impedir que abandone el pais el valor perjudicado, como no lo hai de impedir que los líquidos busquen su nivel. Puedo equivocarme al manifestar que, si se persiste en este sistema, la moneda de oro reemplazará dentro de algunos años la de plata de 0,900 en nuestra circulacion monetaria; pero es mi opinion. Este resultado seria benéfico porque colocaria el numenario en condiciones naturales. Tendriamos una sola unidad monetaria, o un solo metal para espresarla en las transacciones domésticas de importancia i en las internacionales, i circularia una moneda de plata que podria llamarse de *vellon* para las pequeñas transacciones; mas para que esta concurrencia de dos valores iguales ante la lei i desiguales en realidad pueda verificarse sin inconvenientes, seria preciso limitar la cantidad de moneda de plata de obligatorio recibo.

La reduccion de la lei en la moneda de plata revela un hecho que se hace sentir, apesar de la voluntad de los Gobiernos. La cantidad relativa de los dos metales preciosos ha venido alte-

rándose notablemente. A principios del siglo se calculaba que el peso de la plata circulante en el mercado era  $37\frac{1}{2}$  veces mayor que el del oro; en 1848 ya era solo  $13\frac{1}{2}$  veces, i hoy se calcula en 5. Los Gobiernos que han mantenido a la vez unidades monetarias de ámbos metales, han desconocido la lei de los valores. A fines del siglo pasado la Francia, por ejemplo, establecía legalmente la relacion entre el valor del oro i el de la plata en la proporcion de 1 a  $15\frac{1}{2}$ , que es la misma en que allá i aquí se persiste al determinar que, a la lei de 0,900, valen lo mismo, gramos 16,129 de oro (un condor) que gramos 250 de plata (\$ 10); pero el hecho de tener que rebajar 7 por 100 en la lei de la moneda de plata, prueba que no se tiene fe en la relacion legal establecida. La Francia, que ántes de 1848 poseía una enorme masa de plata amonedada, ha visto desaparecer la mayor parte de ella en ménos de veinte años, quedando reemplazada con moneda de oro de equivalencia legal pero de un valor real inferior en millones de francos. Se comprende bien que el comercio del mundo no se habria tomado de valde el trabajo de hacer ese inmenso cambio.

Ruego que se me disimule la detencion, tal vez fastidiosa, con que trato estos asuntos, porque considero lo difícil que es para la jeneralidad del público percibir con claridad hechos de esta naturaleza, i lo fácil de que un pais sufra pérdidas i trastornos en su circulacion monetaria por no prestarles la debida atencion.

Por fortuna tal vez las circunstancias naturales de nuestras casas de moneda nos han favorecido. La acuñacion de "pesos" ha tenido que suspenderse porque los aparatos no sirven para producir una presion capaz de dar a las piezas el suficiente relieve, i aunque se pidieron a Europa algunas piezas para mejorar aquellas, no han resultado-útiles. Por otra parte, segun lo informa el señor Administrador de la Casa de Bogotá, la impresion del busto de la Libertad en los nuevos "pesos" exige mayor fuerza que la de las piezas que ántes se acuñaban.

El señor Tyrell Moore, con quien se contrató en 11 de noviembre de 1867, la compra de 6,500 kilogramos de cobre ma

leable para la amonedacion en centavos i medios centavos, representó en 4 de setiembre último manifestando que, aunque habia logrado producir cobre mui maleable, los crecidos gastos de combustible il a gran de pérdida del metal, proveniente de la ignorancia de los operarios que empleaba, lo obligaban a suspender los trabajos i a pedir a Europa el cobre, lo que verificó por el correo del paquete del 17 de agosto. El Poder Ejecutivo no ha dudado de la verdad de estos hechos, que son manifiestos, i ha considerado que no habiéndose fijado otro término para la conversion en maleable del cobre depositado en la Casa de moneda que el que se invirtiera en la operacion, era preferible importarlo para dar mas pronto cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 13 de la lei de 24 de octubre de 1867.

En 1.º de julio se resolvió que la pérdida producida por la reacuñacion de la moneda lisa corresponde al Tesoro en jeneral i no a la Casa. Esta es un establecimiento industrial, cuyos verdaderos resultados importa conocer con exactitud i no tiene por qué ser gravada con un gasto independiente de sus naturales operaciones.

La mala situacion del Tesoro no ha permitido dotar las Casas de moneda con fondos destinados esclusivamente al rescate de los metales, i me atrevo a dudar de que esto sea posible de un modo permanente. No obstante, la Tesoreria jeneral ha hecho accidentalmente algunas remesas cuando ha sido urgente reembolsar de pronto a los introductores de metales en la Casa de Bogotá.

Uno de los principales inconvenientes con que tropiezan las Casas de moneda es el de las considerables cantidades de tierra que producen la fundicion i afinacion de los metales, en cuyas tierras se depositan cantidades mas o ménos considerables de ellos. En 1862 contrató el señor Moore el laboreo de las tierras existentes en aquel tiempo, que representaban para la Casa de Bogotá mas de \$ 21,000, i el resultado produjo una pérdida de \$ 12,000. Desde entónces hasta 1867 nuevas cantidades de tierra se han ido aglomerando, i ya representan un valor acaso su-

perior al de 1862 sin que haya motivo para esperar un resultado mas ventajoso del laboreo.

Segun los informes que me ha suministrado el señor Moore, prestándose bondadosamente a estudiar la organizacion de la casa para ilustrarme con sus observaciones, la cantidad considerable de las tierras proviene de lo inadecuado de los hornos i del empleo de crisoles de barro para la afinacion i fundicion de los metales.

El fiel-fundidor recibe de la casa los metales con un lijero abono por mermas, que se fija de antemano al principio de cada año, i es responsable por su valor. La diferencia entre este i el de los metales que devuelve, se supone que existe en las tierras. Cuando se descuidaba el deber de elaborarlas mensualmente, los fieles fundidores salian alcanzados en sus cuentas i desgraciadamente esos alcances no se han cubierto con el metal obtenido de las tierras, ni desaparecen de los libros hasta que estas son beneficiadas. Resulta de esto confusion i embrollo en las nuevas cuentas, pues los saldos de los empleados salientes pasan a las cuentas de los que les suceden.

Ademas, los empleados salientes consideran las tierras como equivalente de sus alcances i estos no se hacen efectivos porque la casa tiene el deber de suministrarles los útiles necesarios para el laboreo, útiles de que ordinariamente carece.

El medio eficaz de cortar el mal en cuanto a la confusion está ya adoptado, pues mensualmente se benefician las tierras i se rinden las cuentas del fiel fundidor.

En cuanto a los inconvenientes de los hornos i crisoles, i a la falta de útiles, se irán estos remediando.

Al efecto, se ha pedido a Europa una cantidad de azogue para la Casa de Bogotá i se autorizó al Administrador de la aduana de Buenaventura para pedir a Panamá la cantidad que le exija el Administrador de la Casa de Popayan.

En cuanto a los saldos de las cuentas de los anteriores empleados i al beneficio de las tierras que dejaron en la Casa de Bogotá, debiera el Congreso resolver que el gasto corresponde a la Casa, pues de otro modo, disculpándose los responsables con

que ella no les dió en tiempo el azogue necesario, resisten o demoran una ocupacion que no se les remunera.

Si la lei de nuestras monedas no fuera tan incierta, i la forma de ellas tan imperfecta, el Gobierno de Colombia deberia acceder a la Convencion monetaria celebrada entre Suisa, Béljica, Francia e Italia el 23 de diciembre de 1865. Esto lo permite el artículo 12. La ventaja para nosotros consistia en que, conforme al artículo 1.º nuestras monedas circularian en calidad de tales i no como mercancía en aquellos paises. Se ahorrarian comisiones de realizacion i no se perderia la amonedacion. Aun el peso de nuestras monedas de oro tendrá que ser alterado, i lo seria con ventaja, puesto que el de nuestro condor es mayor en 9 milésimos de gramo que la pieza francesa de 50 francos.

## SECCION CUARTA.

### Ferrocarril de Panamá.

Segun las cuentas que el Ministro Plenipotenciario de la República cerca del Gobierno de Washington acompañó a su nota de 17 de diciembre de 1867, correspondieron a la Nacion en la empresa del ferrocarril de Panamá, desde 1852 hasta que empezó la vijencia del contrato de 5 de julio de 1867, las sumas siguientes:

Por el 3 por 100 de las utilidades netas de la empresa.....	\$ 492,384-35
Producto de los correos.....	119,295-28
Saldo de los intereses de la cuenta presentada por la compañía.....	69,302 ..
<b>Total.....</b>	<b>\$ 680,991-63</b>

La compañía solo quedaba adeudando.....\$ 168,192-91 representadas en papel, cuyo cambio con el oro, según la nota del señor Ministro, daba de un 33 a un 41 por 100 de pérdida.

Dicho señor Ministro dispuso de ese saldo así:

Pagado al Secretario de Estado de los Estados Unidos de América por cuenta de las indemnizaciones por los sucesos de Panamá el 15 de abril de 1856.....\$ 60.000 ..

Para gastos varios, principalmente los causados por el vapor Colombia..... 14,745-91

Depositado en la caja de la compañía..... 93,397 ..

---

Total.....\$ 168,142-91

Notase un error de \$ 50 en la comparación de las dos sumas.

La suma depositada en la compañía se destinó a la amortización de los reclamos del 15 de abril.

Por el artículo 3.º del contrato de 5 de julio de 1867, aprobado por el Congreso el 15 de agosto del mismo año, la República adquirió el derecho de recibir anualmente, hasta la espiración del privilegio otorgado a la Compañía empresaria, la suma anual de \$ 250,000 en oro americano, de la cual corresponde la de \$ 25,000 al Estado de Panamá por veinte años.

La Compañía ha pagado puntualmente esta renta por medio de letras que la Tesorería jeneral puede jirar hasta con más de 120 días de anticipación por ser 90 días el término ordinario de las letras que se jiran en esta plaza sobre Londres. Además de esta ventaja, la Tesorería ha obtenido un premio en la venta de las letras. Como la moneda americana lo tiene de ordinario sobre la inglesa i, además, el cambio ha sido desfavorable para Colombia desde hace algunos años, el de las letras se puede computar, término medio, en 4 por ciento. El verdadero producto de la renta perteneciente a la nación puede computarse en fuertes 233,402-20; pero no es seguro que en el próximo año el cambio se sostenga tan alto si la paz se conserva i se aumenta la exportación.

Desde el mes de abril próximo pasado el señor Heap, apoderado de los señores Robinson i Fleming, i otros sujetos, ha

blaron de la facilidad de obtener un empréstito sobre la hipoteca de la espresada renta i aun formularon proposiciones; pero la actual Administracion ha creído que no debe vivir de empréstitos sino de ingresos ordinarios, cultivados con diligencia i honradez. Ella ha sentido las consecuencias del sistema opuesto, fundado en devorar el presente los recursos naturales i propios de los años venideros, pues ha tenido que consagrar fuertes sumas al pago de créditos contraídos en años anteriores. Desde entonces se concibió el propósito de abstenerse la Administracion de comprometer la renta por un largo espacio de tiempo, i de pedir al Congreso que espida una lei que prohiba absolutamente al Poder Ejecutivo iniciar contratos en que de cualquiera manera se hipoteque dicha renta, i jirar sobre ella por trimestres que no se venzan dentro del respectivo año económico.

Las sospechas de algunos órganos de la prensa de la capital relativamente a una comision que se supone conferida al señor Antonio María Pradilla para negociar la anticipacion de cinco anualidades con los Agentes de la Compañía en Panamá, contando el Gobierno con un Ajente diplomático en el domicilio de la Compañía, no han tenido otro fundamento que el hábito de juzgar de las intenciones ajenas por lo que en idéntico caso estaríamos dispuestos a pensar o ejecutar. Conviene tambien recordar la opinion que espresé ante el Senado, en sus últimas sesiones, cuando se pensó en una combinacion para redimir una parte de la antigua deuda exterior. La renta del ferrocarril está eventualmente hipotecada a favor de los bonos del empréstito de 1863, i la eventualidad no tardará en convertirse en hecho por cuanto el producto del 15 por ciento de las salinas ha sido inferior al que se computó para calcular el término de la amortizacion del capital. Los contratos deben respetarse fielmente si se aspira a tener un crédito sólido i a no dar lugar a reclamaciones diplomáticas.

La Asamblea legislativa de Santander, en sesion del 14 de octubre último, dió voto de nulidad contra el contrato de 5 de julio. Si él viola las garantías consignadas en el artículo 15 de la Constitucion, o la soberanía de los Estados segun la reconoce

dicha Constitucion, no hai duda que la Asamblea ha estado en su derecho; pero si así no fuere, i si su ejemplo lo imitaran cuatro Lejislaturas mas, el Gobierno de la Union se encontraria en uno de los conflictos mas graves que le hayan sobrevenido, i la soberanía de Colombia apareceria indefinible ante los demas gobiernos. Desde que se llegara a sancionar el principio de que los contratos que celebre nuestro Gobierno, sin violar el artículo 25 de la Constitucion, quedan indefinidamente espuestos a nulidad decretada por las Lejislaturas de los Estados, no habria seguridad para los que contratasen con dicho gobierno i por consiguiente este quedaria de hecho privado de la facultad de contratar. Golpe mas certero a la existencia de la Union tal vez no podria concebirse.

Se pidieron a la Compañía copias de los reglamentos de que trata el inciso 1.º del artículo 6.º i el artículo 14 del contrato de 5 de julio, para que el Poder Ejecutivo pudiera ejercer las facultades que le corresponden. La Compañía remitió dichas copias i aunque los reglamentos nada tienen de objetable, el Poder Ejecutivo creyó conveniente hacer algunas adiciones con el objeto de asegurar la libertad del tránsito por el ferrocarril i los intereses de la Compañía. No obstante que la facultad del Poder Ejecutivo no está limitada respecto de las adiciones espresadas, se creyó conveniente comunicarlas confidencialmente a los agentes de la Compañía para adquirir la certidumbre de que alguna disposicion no resulte contraproducente.

Me parece oportuno llamar la atencion del Congreso hácia los peligros que amenazan la soberanía de Colombia en el Istmo, o por lo ménos hácia los incalculables males que se le seguirán al prolongarse o renovarse el estado de guerra en Panamá.

El motin del 15 de abril de 1856 le ha costado a la República mas de \$ 250,000, i hubiérale costado millones sin los esfuerzos verdaderamente estráordinarios de nuestra diplomacia en Washington, especialmente desde que el Jeneral Salgar se encargó de la legacion.

En el próximo año se ha pagado al Gobierno de los Estados Unidos la suma de \$ 151,000 por cuenta de aquella deuda.

El Poder Ejecutivo ha dispuesto que se sitúe en Panamá una fuerza nacional que defienda en lo posible los intereses que el mundo comercial ha confiado a nuestra guarda, aun cuando el Estado recibe una subvención que parece indicada para el mismo objeto.

Por desgracia los vicios sociales que nos aquejan i que a la vez nos avergüenzan ante el mundo civilizado, no solamente tienen su raíz en el desenfreno de las pasiones políticas, sino en el desconcierto en que las instituciones colocan la acción simultánea de las dos grandes entidades entre quienes se divide el Gobierno: la Unión i el Estado. La Constitución ha confiado a la primera de ellas la administración i defensa de varios intereses de trascendencia, tales como la libertad de la navegación en nuestros ríos i la del tránsito interoceánico; pero no se le han dado medios para hacer efectiva esa defensa. Es a las autoridades de los Estados a quienes exclusivamente se confía la ejecución de las órdenes del Gobierno jeneral en cuanto ellas requieran jurisdicción o mando, de tal manera que nada importa la presencia de una fuerza militar para la defensa de los intereses de la Unión, si esta defensa no se ha de hacer efectiva de acuerdo con las órdenes del Gobierno de la Unión.

Supóngase que la fuerza que se situó en Panamá para proteger los intereses extranjeros que allí están aglomerados no fuera llamada por las autoridades locales a intervenir en un motin como el del 15 de abril, o que en virtud de actos de esas mismas autoridades los pasajeros fueran gravados o maltratados: ¿Qué podría hacer dicha fuerza?

Mas aun: ¿Qué se hace cuando algunos ciudadanos se armen contra el Gobierno local i cometan excesos o vejaciones en su carácter de beligerantes?

Imposible es suponer que los gobiernos extranjeros comprendan que tal es la organización política de nuestra patria. Por otra parte, para reclamar los daños que sufran sus nacionales nada les pueden importar nuestras instituciones, porque la obligación de dar seguridad es imprescindible en todo Gobierno, como que en definitiva no es otra su misión.

Los atentados deben ser reprimidos por las autoridades de los Estados; mas cuando no lo son, o cuando parten de ellas mismas, quien debe pagarlos es el Tesoro nacional. La tarea de administrar bien las rentas es verdaderamente inútil cuando se considera que todo esfuerzo que se haga no es para el bienestar social sino para pagar créditos provenientes de atentados.

La impotencia de Colombia empieza a despertar codiciosas aspiraciones, por desgracia no del todo desnudas de fundamento. El "Heraldo" de New-York, aunque no sea el mas respetable i genuino órgano de la opinion pública o de algun gran partido en los Estados Unidos de América, ha dado a luz, en su número del 14 de noviembre próximo pasado, un artículo sobre el cual ha llamado la atencion del Poder Ejecutivo nuestro Ministro en Washington. Omitiendo los conceptos ultrajantes para las autoridades lejitimas o de hecho a que se atribuyen los embarazos i la inseguridad del tránsito inter-oceánico, me permitiré citar algunos pasajes de aquel escrito.

"Panamá debiera ser un territorio neutral, garantido como tal por las potencias poderosas. La guerra no perturbaria las relaciones comerciales, ni su marcha i progreso dependerian de tres o cuatrocientos hombres medio civilizados.

"Hoi, cuando se acometen nuevas empresas de ferrocarriles al traves del Istmo, cuando el deseado canal empieza a tomar una forma tanjible, cuando el comercio del sur del Pacífico se dirige a nuestras ciudades en vez de ir a Europa, cuando China i la India se preparan a abrir sus puertas para lanzar millones a nuestros centros al traves del Istmo, es tiempo de que fijemos la atencion en la condicion del camino por el cual ha de pasar todo ese comercio. No corresponde a Nueva Granada, con sus innumerables cambios de Gobierno, dirigir todo esto. En Panamá, mas que en ningun otro punto del globo, el Comercio necesita estabilidad. Puede decirse que hoi lo tienen en su poder unos pocos hombres ignorantes i revolucionarios, capaces de estorbar el paso por el ferrocarril e interrumpir, como lo han hecho, el vasto tráfico de que es teatro.

“Con todo, la garantía de la neutralidad del Istmo por una combinacion de las grandes potencias, encuentra muchos obstáculos. En consecuencia es necesario que nuestro Gobierno se ocupe del asunto i dicte pronto las medidas necesarias para un protectorado sobre esta gran llave de los dos oceanos. Ningun Gobierno Europeo haria la menor objecion i, léjos de esto, aplaudirian todos el hecho. Ellos ya reconocen que solo los Estados Unidos pueden dar *paz i prosperidad* a Méjico, i no seria difícil convencerlos de que lo mismo debe suceder con la América central i el Estado de Panamá. La Nueva Granada mira el Istmo tan solo como un don de la fortuna, que obliga al mamdo a pagarle tributo; pero considerando el hecho bajo un punto de vista mas amplio, nuestra grandeza nacional no permitirá que otra nacion gobierne o embarace el comercio del mundo, fundándose en ventajas que se deriven de la posesion o de la posicion jeográfica.”

Mucho deben dar en que reflexionar estas palabras a todo colombiano que no se haya desprendido del sentimiento de la patria para ofrendarlo a los ruines i pasajeros intereses de las banderías políticas.

Desentendiéndome de la parte que, en la cólera i desprecio que hácia nosotros manifiesta el diario citado, pueda corresponder al hecho de que una raza aborrecida i proscrita en el pais de la igualdad predomine en alguna parte del globo, i sin reparar en que las columnas de aquel periódico están llenas de relaciones en que se denuncian los atentados, los desórdenes i la inseguridad de que son teatro los Estados del sur, tengo que convenir, por mi parte, en que la verdad se encuentra en el fondo de aquella protesta contra la ineptitud de nuestros gobiernos para llenar la gloriosa mision de que la Providencia nos ha encargado. Hai verdades amargas que el oído no debe esquivar, ni la reflexion i la voluntad permitir que se nos digan infructuosamente. Todo nos convida hoi a domeñar estas ruines pasiones que nos exhiben ante el mundo como un pueblo semi-bárbaro: la vergüenza i la gloria, la miseria i el poder!

Creimos fundar la soberanía del pueblo con la fórmula

constitucional de la soberanía de los Estados, pero solo hemos logrado hasta hoy fundar la de los caudillos sobre la candente base de partidos dominados por el odio i el temor recíprocos. Si alguna vez el gobernante aspira a sacudir su yugo, pronto ellos le hacen sentir el peso de su fuerza i de su cólera.

Entre tanto el mundo marcha: el comercio se desarrolla, los obstáculos físicos le impacientan, i una industria casi omnipotente se prepara a corregir nada ménos que las imperfecciones del planeta! ¿Se detendrán esas fuerzas delante de las fórmulas constitucionales que impidan a Colombia abrirles campo i darles proteccion?

Sabeis, ciudadano Presidente, que durante seis meses me he consagrado, en asocio de un distinguido compatriota, al estudio de la cuestion del tránsito inter-océanico, i puedo aseguraros que la gran dificultad, tal vez la única dificultad que se presenta, es la de acordar nuestras aspiraciones con nuestros deberes como soberanos del Istmo. No obstante la cortesanía del señor Ministro Americano, la gran verdad, la incapacidad de Colombia como custodio i garante de inmensos intereses, tenia que escaparse a cada instante por todos los incidentes de la negociacion.

Tengo la conviccion íntima de que Colombia no puede ser por largo tiempo dueño del Istmo sin que la faja del territorio que atraviese el canal se ponga exclusivamente bajo la jurisdiccion directa del Gobierno jeneral. Aun logrado esto será preciso emplear mucho esfuerzo en persuadir a los gobiernos i a las Compañías que acometan la empresa, que el Gobierno jeneral, en posesion de una renta que pueda consagrar al sostimiento de la policia local, será capaz de dar seguridad al tránsito i a los intereses que circulan en la vía, estraño, como lo será, a las rivalidades i cuestiones secundarias, i encontrando en la masa de intereses i de inmigrados que allí se aglomerén, apoyo suficiente para dar vigor a su accion.

Igual medida se debe adoptar con respecto a la via ferrea de Panamá i a los puertos, escalas, estaciones i demas establecimientos de la Compañía empresaria. Sin esto, el tránsito estará

espuesto a embarazos, la Compañía a vejaciones, i el Gobierno a reclamaciones e indemnizaciones sin cuento.

Indudablemente tal medida requiere la reforma de la Constitución, i el Congreso no debe vacilar en invitar a las Lejislaturas de los Estados para que la soliciten. Si aun queda en esta tierra la semilla regada con tanta sangre por nuestros proenitores, la reforma será adoptada sin vacilacion: en caso contrario, los hombres que la promuevan habrán llenado su deber ante la patria i la historia.

Debo escusarme por la franqueza con que emito mis privadas opiniones sobre la situacion política de Colombia en relacion con sus instituciones actuales. De ningun modo pretendo que ellas deban ser cambiadas en el sentido de limitar la autonomía seccional, pues mis observaciones solo recaen sobre lo indefinido de las facultades de cada entidad en algunos puntos, i en especial sobre la ineficacia de los medios dejadas al Gobierno jeneral para ejercerlas.

Si las vías inter-oceánicas han de ser administradas por el Gobierno jeneral, que lo sean efectivamente: si los Estados han consentido en asociarse con esta limitacion de sus facultades, no puede decirse que el definir bien la limitacion se oponga a su soberanía.

Independiente de las banderías políticas, sin esperar ni desear nada de ellas, puedo decir lo que pienso con toda sinceridad. Si algunas cóleras llegare a suscitar, confio en que serán pasajeras i, en todo caso, inmerecidas.

---

## SECCION QUINTA.

### Correos.

La organizacion especial dada a este ramo por la lei, cuya inmediata administracion está a cargo del Director jeneral de correos, i el deber impuesto a este por el inciso 13 del artículo

6.º de la lei de 13 de junio de 1866, hacen innecesaria una esposicion detallada del curso que ha llevado este ramo del servicio público. El informe del Director será pasado en oportunidad al Congreso, i los cuadros sobre productos i gastos, movimiento de estampillas, estadística de la correspondencia e impresos i encomiendas, así como el balance del Mayor de la Administracion jeneral, se agregan a esta Memoria bajo los números 17 a 20.

Los gastos en el año económico, ya conocidos, importaron .....	\$ 86,781 37	
Los que probablemente se han causado en los períodos a que se re- fiere la nota puesta al cuadro número 17, se estiman en .....	5,175 ..	91.956 57
Los productos conocidos.....	\$ 43,213 25½	
Los que constan de la citada nota	2,603 ..	45,819 25½
Déficit.....		\$ 46,140 31½

El cuadro número XVII no comprende entre los gastos la suma de \$ 21,173 20 que se ha pagado a la Compañía unida de navegacion por vapor en el rio Magdalena por los viajes quincenales del correo Atlántico, a \$ 600, i por el ¼ % que le corresponde sobre los caudales de las encomiendas. Por consiguiente el gasto total del ramo ha importado \$ 86,871 57 i el *déficit* \$ 43,568 31½ calculando sin los cómputos de productos i gastos aun no conocidos.

De las oficinas que, segun la memoria de 1868, dejaron de remitir oportunamente todos sus datos, las de Ibagué i Santamarta merecen de nuevo figurar en la presente, siendo de notarse que la falta respecto de la de Santamarta es absoluta.

Entre los productos, los portes de la correspondencia figuran por \$ 25,802-49½, i los de las encomiendas por \$ 16,314-78½.

Los gastos de conduccion representan \$ 51,313 18, i los del numeroso personal de las oficinas de correos \$ 30,472 66.

Como los sueldos de los Administradores jenerales i particulares de Hacienda, se imputan al ramo de correos íntegramente, no obstante que esas oficinas prestan servicios de otra naturaleza,

el *déficit* del ramo no se debe considerar como exclusivamente producido por el servicio de los correos. Comparado el déficit de 1866 a 1867 con el de 1867 a 1868, resulta el de este último año mayor en \$ 24,239 88½.

La estadística de la correspondencia, impresos i encomiendas da los siguientes resultados :

Cartas de particulares .....	137,372
Id. oficiales. ....	37,406
Impresos .....	104,933

Así, miéntras que en otros países cada habitante hace circular hasta veinte cartas, en el nuestro circula una sola carta por cada veinte habitantes!

Comparados estos resultados con los del año anterior, dan para el último un aumento de 59,563 cartas, 8,003 pliegos oficiales i 29,083 impresos.

Los correos han conducido :

En oro amonedado.....\$	320,175	10
En plata amonedada.....	479,249	18½
En oro en barras, que calculo solo a \$ 620		
el kilogramo..... ks.	4,281	339 2.568,803 40
En plata, barras, a \$ 40... „	4,012	722 160,808 88

Total.....\$ 3.528,736 56½

Las oficinas que principalmente han dado estos resultados son :

OFICINAS.	Oro amonedado.	Plata amonedada.	Oro en barras.	Plata en barras.
Medellin ....	\$ 56,604 50	\$ 5,652 10	ks. 4,214 216	ks. 3.896 449
Bogotá.....	111,508 ..	316,649 75	23 230	99 563
Cali.....	63,604 50	40,238 17½	56 205	16 716
Popayan ....	54,622 50	67,946 65	7 352	.....

En el año de 1866 a 1867 el movimiento fué inferior al de 1867 a 1868 en las siguientes cantidades :

Oro amonedado.....\$	231,032	10
Plata amonedada.....	5,063	42½
Oro en barras.....ks.	1,947	918
Plata en id.....	1,274	345

La inseguridad creada por los sucesos políticos de 1867 explica suficientemente estas diferencias.

Al encontrar en los cuadros cuyo análisis precede, el dato de la plata en barras despachada por la oficina de Medellin, me confirmo en la opinion de que solo allí es conveniente una casa de moneda. Ignoro si tan notable cantidad de plata es estraida del mineral de oro, con el cual está mezclada, o si se benefician minas exclusivamente de plata. En todo caso, tendremos en Antioquia una base suficiente de ámbos metales para alimentar un establecimiento que no dé pérdidas, supuesta la adopción de la medida de rebajar el derecho de amonedacion o de entregar al introductor la moneda que produzca la plata a la lei de 0,835.

Es mui de notarse que el comercio de Bogotá ha retirado de su circulacion, en los últimos dos años, la suma de \$ 933,527 75 en numerario, fuera del que los pasajeros han llevado consigo con direccion a la costa i al exterior. En gran parte estas remesas se hacian para pagar derechos de importacion.

La posesion del Istmo nos da grandes ventajas para poseer comunicaciones periódicas, frecuentes i seguras con todo el mundo. Colon i Panamá atraen las principales líneas de vapores correos.

Al primero de aquellos puertos llegan mensualmente:

1.º Dos buques de la Mala Real, inglesa, por medio de los cuales nos comunicamos con la Inglaterra i de allí con toda la Europa. Ademas, la estacion de San Tomas nos pone en relacion con Méjico, Cuba, Haití, Jamaica i demas Antillas, así como con el Brasil i las Repúblicas del Plata.

2.º Un buque de la línea que parte de San Nazaire, la cual nos comunica con la Martinica, Trinidad, ciudad Bolívar i la Guaira.

3.º Tres buques, por lo ménos, que parten de New-York:

4.º Uno que sale de la Habana.

5.º Los buques que salen de Liverpool.

A Panamá llegan :

1.º Dos buques de la Compañía Inglesa del Pacífico, cuya línea llega hasta Valparaiso i nos comunica con el Ecuador, Perú, Bolivia i Buenos-Aires.

- 2.º Tres buques procedentes de San Francisco de California.  
 3.º Uno o dos que navegan hasta los puertos de la América Central.

---

## SECCION SESTA.

### Bienes nacionales.

#### I.

#### M i n a s.

MINAS DE ESMERALDAS DE MUZO.—El contrato de arrendamiento celebrado en 1.º de agosto de 1864 continuará vijente hasta la espiracion de diez años, contados desde 1.º de abril de 1865. El precio del arrendamiento, a razon de \$ 14,700, se recibió anticipado hasta 1.º de abril de 1867, i continuará, hasta fines de 1870, sirviendo de hipoteca al crédito que la República contrajo en favor del señor Wenceslao Pizano por escritura de 23 de marzo de 1861. Dicho crédito fué traspasado al señor Percy Brandon i fué liquidado, por convenio de 9 de setiembre de 1865, en la forma siguiente :

Capital .....	\$ 36,972
Intereses desde que se contrajo hasta su amortizacion al 6 por 100, en vez del 12 por 100 anual estipulado orijinariamente.....	18,728 \$ 55,700
	\$ 94,672

Esta cantidad se le pagó al señor Brandon con libranzas jiradas a cargo del arrendatario de las minas.

Habia creído que el mejor partido que pudiera sacarse de las minas de Muzo, tanto para poner fin al monopolio de las esmeraldas como para promover alguna empresa o mejora material, era venderlas a plazos calculados para invertir el producto a medida que se fuera necesitando. La lectura del contrato de arrendamiento desvanece casi enteramente las esperanzas que habia concebido, pues faltando al arrendatario seis años para

disfrutar del contrato, con derecho a ser preferido i a que durante ese término no se pueda hacer la enajenacion, seria mui difícil efectuarla en términos ventajosos.

No obstante esto, si el Congreso creyere conveniente autorizar al Poder Ejecutivo para verificar la venta, o para iniciarla, creo que a su producto se debe dar una de estas dos inversiones: amortizar capital del empréstito de 1863, o promover la construccion de una vía carretera de Bogotá a Chiquinquirá, o de Chiquinquirá al Magdalena.

SANTA ANA I LA MANTA.—Estas minas, como se ha informado repetidas veces, especialmente en la Memoria presentada en 1867, fueron arrendadas en 1824 a una compañía inglesa, cuyos derechos se han ido trasmitiendo a varias otras compañías hasta la que los representa en la actualidad bajo el nombre de “Mariquita, New Granada Mining company,” residente en Lóndres. Los contratos en vijencia, publicados en el apéndice a la memoria de 1867, son estos:

1.º El de 27 de noviembre de 1824 sobre arrendamiento de las minas.

2.º El de 1.º de julio de 1826, adicional al anterior, sobre venta de los terrenos comprendidos entre las quebradas *Murillo*, *Cuamo* i *Moráles*;

3.º El de 28 de noviembre de 1859, adicionando i aclarando el de 1824.

El señor Procurador de la Nacion demandó a la compañía ante la Suprema Corte:

1.º Por rescision de los contratos 1.º i 3.º por falta de cumplimiento de algunas de sus estipulaciones;

2.º Por nulidad del marcado arriba con el número 2.º

La Suprema Corte se declaró por auto de 18 de setiembre próximo pasado (“Diario Oficial,” número 1503) incompetente para conocer del juicio en una sola instancia, fundándose en que no tiene atribucion constitucional ni legal para conocer, de esa manera, de las controversias que se susciten por los contratos celebrados por el Gobierno de la antigua Colombia. El señor

Procurador de la Nación pidió revocatoria de ese auto, pero la Corte insistió en su resolución.

Confieso que esta decisión me causó sorpresa, mas no correspondiéndome emitir opinion sobre lo que la Corte ha declarado me limitaré a decir que la República se verá espuesta a sufrir consecuencias mui funestas para sus derechos si el Congreso no declara que los contratos celebrados por el Gobierno de la antigua Colombia, en cuyos derechos i obligaciones se subrogó la Nueva Granada, están en el mismo caso que los celebrados despues de la Constitucion de 1832.

La esperiencia tiene ya mas que acreditado lo fácil que es condenar a la Nacion en los juicios de cuya primera instancia no conoce la Suprema Corte, pues que ella no puede contar en todas partes con que el ministerio público estará bien representado.

El señor Procurador parece que prepara nua nueva demanda contra la Compañía, i esta Secretaria le suministrará los datos necesarios para el buen éxito de las acciones.

El Ajente de la Compañía, miéntras estuvo pendiente el juicio, manifestó un vivo deseo de arreglar estra-judicialmente las diferencias; pero sea que la decision de la Suprema Corte haya influido en su ánimo, o que lo haya desalentado la resolución, por parte del Gobierno, de no hacer arreglos por las minas de Santa Ana sin que se estiendan a las cuestiones relativas a las de Supía i Marmato, que tambien están arrendadas a la misma Compañía, las conferencias i los trabajos para un avenimiento han terminado.

Dicho Ajente ha pretendido que la Compañía está en libertad de esportar la plata en pasta o en piña, fundándose en que los artículos 78 i 80 del Código de Aduanas, espedido en 1866, establecieron la absoluta libertad de esportacion de las producciones nacionales, con lo cual quedó sin efecto, en cuanto a la prohibicion de esportar la plata, lo estipulado en el artículo 4.º del contrato de 1824. El Poder Ejecutivo resolvió con fecha 12 de diciembre próximo pasado que la disposicion jeneral de la lei de Aduanas no derogaba la prohibicion especial consignada

en las leyes sobre monedas, relativamente a la plata en pasta o en piña, lo cual queda corroborado con el artículo 12 de la lei de 24 de octubre de 1867, por el cual *continúa* prohibida dicha esportacion, siendo en consecuencia ilegal i violatoria del contrato la remision de plata que denuncian las cuentas de la Compañía. Igualmente se resolvió que el derecho de quintos, que segun el artículo 4.º citado debe pagar el metal que se estraiga, fuera recaudado en la Casa de moneda de Bogotá.

Las cuentas entre el Gobierno i la Compañía han dado motivo a dudas que probablemente tendrá que decidir el poder judicial, como aparece del memorial i resolucion que se agregan a los documentos de esta Memoria.

Por lo dicho en la seccion de Monedas relativamente a la penosa situacion natural i legal de las minas de plata, creo que el Gobierno debe estar animado de un espíritu liberal para con la Compañía cuando esta se preste a reformar el contrato, i siempre que el Congreso autorize al Poder Ejecutivo para permitir o no la esportacion de la plata. Armado el Poder Ejecutivo con esta facultad podrá recabar ventajas i hacer concesiones equitativas, pues al tenerse en cuenta el interes fiseal, no se deben perder de vista ni el de la industria minera, ni la benevolencia con que nos conviene tratar a los extranjeros que traen al país sus capitales i sus luces. Por tanto es de necesidad igualar el derecho de amonedacion de la plata en pastas con el de la plata en alhajas, para que la Compañía solo tenga que pagar 8 por 100, inclusive el 3 por 100 del derecho de quintos.

Sería preferible a todo la enajenacion de la propiedad de las minas, confiriéndosele al Poder Ejecutivo autorizacion al efecto. El Congreso podria fijar un mínimun de precio i las condiciones del pago, a fin de que el contrato no necesitara de ulterior aprobacion. Si, por ejemplo, se fijara el de £ 25,000, pagaderas a la órden del Superintendente de la empresa del camino de Cali a la Buenaventura, se obtendrian estos buenos resultados;

1.º Se desprenderia la nacion de una propiedad cuyos productos son tan continjentes i de tan difícil comprobacion;

2.º Se daria solidez a la Compañía i se promovería el desa-

rrrollo del laboréo. Las Compañías arrendatarias han sufrido pérdidas considerables en muchos años, i la que trabaja en la actualidad las minas parece que no goza de una sana situacion financiera.

3.º Se aceleraría la amortizacion del crédito contraido por el Gobierno en favor de la empresa arriba citada, con gran beneficio para la industria del Cauca, que espera impaciente la salida que el camino le promete.

SUPÍA I MARMATO.—El contrato de arrendamiento, celebrado en 18 de abril de 1825, pertenece a la misma Compañía arrendataria de las minas de Santa Ana i la Manta. La "Memoria" presentada en 1867 contiene este documento a la página 130. Según él, la Compañía debe pagar al Gobierno: por el artículo 2.º el 5 por ciento anual sobre el valor que se dé por estimacion a las tierras, edificios i útiles afectos a las minas, de pertenencia del Gobierno; por el artículo 3.º el 8 por 100 de los productos líquidos de los metales que se esploten, sin perjuicio de satisfacer los derechos de quinto, fundicion i demas que corresponden al Estado; i por el artículo 4.º, i ademas de esto, \$ 2,000 (\$ 1,600 moneda actual) anuales.

La Compañía no ha cumplido con lo estipulado en el artículo 3.º, pues no ha enterado un solo peso por esa cuenta i pretende que no está obligada al pago del 8 por ciento porque hasta hoi la empresa ha dado pérdida. Ademas, habiendo comprado o arrendado la Compañía otras minas cerca de las del Gobierno, ha llevado una sola cuenta para unas i otras, i pretende que se calcule en una tercera parte del producto total lo que corresponde a las minas de la Nacion.

Para esponer con claridad la opinion del Poder Ejecutivo sobre este asunto, me permitiré copiar lo que se dijo al señor Ministro de la República en Paris i Lóndres en una nota de instrucciones que se le ha dirijido por esta Secretaría:

"En cuanto a las minas de Supía i Marmato, las dificultades nacen:

1.º De que la Compañía no ha llevado una cuenta especial para las minas del Gobierno, i habiendo adquirido otras en

las cercanías, confunde unos productos i gastos con otros i calcula arbitrariamente que los que corresponden a las minas del Gobierno representan apénas una tercera parte del total:

2.º De que alegando haber perdido en la empresa durante muchos años, ha descuidado totalmente la obligacion que le impuso el artículo 3.º del contrato de 18 de abril de 1825, que dice así:

“ Artículo 3.º Igualmente se obligan a satisfacer al Gobierno  
“ el ocho por ciento de los productos líquidos de los metales que  
“ esploten, sin perjuicio de satisfacer los derechos de quintos,  
“ fundicion i demas que corresponden al Estado.”

Pretende la Compañía que el derecho del Gobierno es al ocho por ciento de los productos líquidos de la empresa, i que habiendo esta dado pérdidas totales, mayores que las ganancias totales, el Gobierno tiene que esperar a que estas compensen i sobrepujen a las pérdidas para recibir sus utilidades. Además, el Ajente de la Compañía ha llegado a comprender que los dos mil pesos (§ 2,000) de que trata el artículo 4.º del contrato que dice así: “ Además de esto los señores B. A. Goldschmiat i Compañía se obligan a pagar dos mil pesos al Gobierno en cada año  
“ de los de la duracion de su contrata, entendiendo que esta cantidad es sobre las que deben contribuir conforme a los artículos  
“ anteriores, dando principio a su pago desde la fecha en que se  
“ celebre el contrato ;” son por cuenta de las utilidades de que trata el artículo 3.º

En cuanto al primer punto, la dificultad principal se allanará con llevar una cuenta especial para las minas del Gobierno, pero quedarán en pie las que surjan del modo de llevar i presentar las cuentas.

El segundo punto se allanaria con la intelijencia recta de las palabras del artículo 3.º, según el cual corresponde al Gobierno el ocho por ciento de los productos líquidos de los metales, i no de los productos líquidos de la empresa.

Los productos líquidos de los metales son formados del producto líquido de cada remesa de metal hecha a Lóndres o a la casa de moneda de Bogotá: para averiguar su importe no se ne-

cesita otro dato que la cuenta de venta i el producto líquido de cada remesa. En otros términos, los productos líquidos de los metales forman exactamente el producto *bruto* de la empresa.

Esto establecido, se sigue que el Gobierno nada tiene que ver con las pérdidas ni con las utilidades de la Compañía, sino con los productos de los metales, ni tiene concedido otro plazo para recibir el ocho por ciento que le corresponde, que el necesario para saber el resultado líquido de cada remesa.

Segun las cuentas presentadas por la Compañía de 1852 a 1865, el producto de los metales extraídos ascendió a \$ 1.874,435-77½ fuertes, i el ocho por ciento es de \$ 149,954-85. Suponiendo que las cuentas comprendan las minas propias de la Compañía, i las del Gobierno, lo que sería preciso probar, i admitiendo, por vía de concesion, que las minas de Supía i Marmato figuren por solo una tercera parte del total, la compañía debe al Gobierno la suma de \$ 49,989-33 centavos por lo que a este corresponde hasta 1865, mas una suma de \$ 61,694-75 centavos por el interes al 6 por 100 anual.

La circunstancia de pertenecer los contratos a una misma compañía permitirá al Gobierno, al verificarse el cobro de la deuda por Marmato, hacer embargar los intereses de la misma Compañía en Santa Ana, i aunque esa medida pudiera parecer dura, acaso la haga necesaria la conducta que el agente de la Compañía observe.

Deseoso el Poder Ejecutivo de poner término definitivo a estas cuestiones, i animado al mismo tiempo de un espíritu de rectitud i de verdadera benevolencia hácia los extranjeros que consagran sus capitales a empresas industriales en Colombia, se propone pedir autorizaciones al Congreso para vender las minas, i sugerirá a la vez una combinacion que acelere la amortizacion del capital del empréstito de 1863.

Sin duda alguna la actual Compañía arrendataria es quien debe hacer la compra, pero se teme que su posicion financiera no sea ventajosa por notarse que ha tenido aquí por lo regular embarazos pecuniarios, que vence a fuerza de pagar crecidos intereses.

El Gobierno desearia que la posicion de la Compañía adquiriese mas consistencia i ha creído que el medio de dársela es abrir el camino para que la propiedad de las minas pase a los arrendatarios. Para dar incentivos a las personas que quisieran entrar en el negocio, se ha ocurrido que seria un buen medio el de que el pago del precio de las minas de Supía i Marmato, mas el saldo de utilidades, se hiciera en bonos del empréstito de 1863 a la par.

A fin de llegar a un resultado, el ciudadano Presidente me ha ordenado que instruya a usted para que inicie los contratos respectivos sobre las bases que por separado le acompaño, advirtiéndole que los contratos tendrán precisamente la cláusula de ser sometidos a la aprobacion del Poder Ejecutivo i del Congreso.

El precio justo de cada una de las dos minas seria el de £ 25,000 por cada establecimiento; es decir, £ 50,000 por ámbos, pero debe hacerse un contrato para Supía i Marmato i otro para Santa Ana i la Manta. En el de Supía i Marmato se podria hacer una rebaja con tal de no disminuir el saldo procedente del ocho por ciento de utilidades, porque amenazado el Gobierno con un pleito, aunque injusto, llegado el caso del saneamiento este solo sujetaria al Gobierno a la responsabilidad del precio, mas no a la del saldo de la cuenta.

El Poder Ejecutivo espera que usted hará todos los esfuerzos posibles para que los precios no bajen de £ 25,00, pero en último caso podria aceptar hasta £ 20,000 por cada establecimiento, mas el importe del saldo de la cuenta de Supía i Marmato."

## II.

### Depósitos de carbon.

Para facilitar la ejecucion de la lei de 15 de mayo último se espidió por esta Secretaría la circular de 27 del mismo, dirigida a los gobiernos de los Estados, la cual se agrega como documento a esta memoria.

El objeto de esa circular fué promover la formacion de una especie de catastro de la riqueza carbonífera de la Union, existiendo el interes de los gobiernos i de los particulares para hacer indagaciones i descubrimientos; i remitir muestras e informes que, recojidos i metodizados en la Secretaría de Hacienda, dieran una idea aproximada de la situacion e importancia de los depósitos mejor situados. El Gobierno podria de esta manera escojer la empresa mejor calculada para producir buenos resultados al Tesoro i a la industria.

Para una empresa de esta naturaleza se necesita no perder de vista los datos esenciales del problema, a saber :

Precio del carbon en Inglaterra :

Costo de conduccion a las Antillas i Colon :

Cantidad de carbon que se consume en estos lugares :

Costo de nuestro carbon puesto en los respectivos mercados.

Respecto de los tres primeros puntos se pidieron informes al señor Ministro de la República en Paris, quien se sirvió darlos por nota de 7 de agosto del año próximo pasado, que se halla publicada en el "Diario Oficial" número 1,325.

Comprendiendo el consumo de Vera-cruz, Cuba, Haiti, Jamaica, San Thomas, Martinica, Colon i Panamá, se podria contar con un espendio de 600,000 toneladas por año.

El precio del carbon en los puertos de Inglaterra es de \$ 2-40 a \$ 3 la tonelada i su conduccion al mar Caribe se estima en \$ 5 a \$ 6, por lo que el precio de venta es de \$ 9 a \$ 10.

No se puede perder de vista que el precio en Inglaterra comprende ya la ganancia de los empresarios de minas, i que no es de esperarse que la sola explotacion de los depósitos, hasta poner el carbon en estado de emprender viaje desde ellos, pueda ser tan económico en nuestro pais como en Inglaterra. La cuestion de la competencia entre los paises quedaria reducida a saber si el obstáculo que opone la travesía del Atlántico al carbon inglés, seria mayor o mas costoso que el del acarreo terrestre de nuestros depósitos a los puertos, i el marítimo desde ellos hasta las plazas de consumo. Suponiendo que el mar de las Antillas se pueda atravesar con la mitad del costo de \$ 6 por tonelada,

nos quedarían solo \$ 3 para cubrir el transporte terrestre de cada tonelada e igualarnos en ganancias i en precios con los mineros ingleses.

Si se tienen en cuenta las mil causas que influyen en hacer muy costosos los transportes en nuestro país, creo que se convendrá en que por ricos que fueran nuestros depósitos de carbon, no sería posible beneficiar los que se encuentren a mas de cinco leguas del mar.

Estas consideraciones esplican la circunspeccion con que se ha procedido. Empezar exploraciones costosas ántes de haberse tenido algunos datos preliminares sobre la existencia del carbon a corta distancia del mar, habrá sido gravar inutilmente al Tesoro.

Desde el 15 de mayo, i a consecuencia del decreto ejecutivo del 25 de abril del año próximo pasado, el Representante de la nacion en la empresa del camino de la Buenaventura, señor Juan de Dios Ulloa, dirigió a este Despacho una nota en que se informaba que en la bahía de la Candelaria, en el asiento de la antigua San Sebastian de Urabá, en la quebrada del Caiman, así como en otros puntos del Darien, existen depósitos de carbon.

Comprendióse desde luego que si el hecho resultaba cierto el beneficio de aquellos depósitos tendrá que ser el preferido. La corta distancia al mar, la proximidad de Colon, la circunstancia de ser aquel privilegiado territorio el llamado probablemente a dar paso a las aguas de ambos océanos i, finalmente, la propiedad de la nacion sobre los baldíos de aquellas costas, no permitian vacilar en la eleccion.

Coincidió con el recibo de este aviso la autorizacion conferida al Poder Ejecutivo por la última lei de Aduanas para trasladar a Turbo la de Quibdó, punto situado enfrente de la bahía de la Candelaria i en la parte mas estrecha de la culata del golfo. Se tomó en consecuencia el mayor empeño en verificar la traslacion i se diéron detalladas instrucciones al Jefe de la Aduana para que hiciera emprender correrías a los guardas en busca de los depósitos del carbon, a fin de resolver el envio de una persona competente para verificar un reconocimiento formal en aquellos desiertos. Por desgracia las personas en quienes recayeron los

nombramientos del Poder Ejecutivo para el servicio en la Aduana de Turbo se posesionaron mui tarde, apesar de que se reiteraron las comunicaciones i hasta se buscó el auxilio del Gobierno del Cauca. La Aduana se trasladó el 29 de setiembre i el personal habrá tenido que consagrar a su instalacion, en aquel sitio casi despoblado i desprovisto de recursos, sus preferentes esfuerzos; pero no puede tardar la noticia de lo que haya resultado de cierto en los informes del señor Juan de D. Ulloa. Si ellos fueren confirmados, casi puede asegurarse que ántes de dos años la situacion del Tesoro nacional habrá cambiado, i la antigua San Sebastian reaparecerá en breve para convertirse en uno de los grandes emporios comerciales de América.

El Gobierno del Estado de Bolívar transcribió a esta Secretaría, con fecha 28 de agosto, una nota que en 23 de julio le dirijió el Gobernador de la provincia de Chinú, dando aviso de la existencia de un rico depósito de carbon en el distrito de San Andres, de propiedad particular, situado a corta distancia del rio Sinú. El Gobierno del Estado hizo presente que los dueños de la mina están dispuestos a entrar en arreglos con el Gobierno de la Union para beneficiar los espresados depósitos.

Desde luego ocurre que el Poder Ejecutivo no podia asociarse a empresas particulares sino cuando hubiera perdido la esperanza de encontrar carbon bien situado i abundante en los baldíos de la nacion. El depósito de San Andres ofrece evidentes ventajas para el beneficio, por lo que creo que el Gobierno debe invitar a los dueños a entrar en negocio si se pasare algun tiempo mas sin encontrarse carbon en los baldíos próximos al mar.

En el Estado del Magdalena se ha tomado algun interes en la investigacion de los depósitos de carbon. El Prefecto del departamento de Valle-Dupar elevó un informe al Gobierno del Estado con fecha 25 de agosto, del cual aparece que en el sitio de Ojinegro hai un rico depósito en tierras que se creen baldías. Desgraciadamente la distancia al rio Cesar se calcula en cinco leguas, i teniéndose que navegar ese rio hasta el Magdalena i este hasta Barranquilla, el acarreo del carbon costaria mucho

mas de \$ 3 por tonelada. Esta consideracion hace que el descubrimiento, si bien útil para confirmar el hecho de que la riqueza carbonífera desde el Cesar hasta Riohacha debe ser inmensa, no lo es para emprender desde luego una explotacion con buen éxito.

Mas importante, i acaso decisivo, habria sido el depósito que el Administrador de la Aduana de Rio Hacha esperó encontrar en las inmediaciones del pueblo de Camarones, en el sitio de "Anaime," que se dice distar poco mas o ménos cinco leguas de aquel punto, por terreno plano. El Jefe del resguardo de la Aduana hizo dos viajes a Camarones para recojer los informes que habia ofrecido comunicar un sujeto de Rio Hacha, i reconocer el sitio en que se encontrara el carbon; mas tales viajes fueron infructuosos porque dicho sujeto manifestó que aun cuando en 1854 habia hecho una escursion por el lugar en donde descubrió el depósito, no habia podido despues dar con este. Juzga el Administrador de Aduana que se ha querido ocultar la verdad por celos o rivalidades de lugar, cosa difícil, sino imposible de explicarse. El Poder Ejecutivo hará dar pasos mas eficaces si llega a perder la esperanza que le ha hecho concebir la nota del señor Ulloa.

De todo lo espuesto, es fácil inferir cuanto ha disminuido la importancia que se diera ántes al depósito del Cerrejon, distante cosa de veinte leguas del mar, e inmediato al territorio ocupado por los goajiros. No obstante esto, el Poder Ejecutivo exitó al Sr. Procurador jeneral, en nota de 15 de junio, con el fin de que instruyera al Ajente del ministerio público en el departamento de Padilla para que promoviese lo que creyera justo en defensa de los intereses nacionales, si la propiedad del señor Antonio Amaya Dáza sobre el terreno del Cerrejon no estaba bien comprobada. Dicho ajente recibió las instrucciones i contestó estar dispuesto a llenar su deber, sin perder de vista lo impropio que seria la instruccion de un juicio temerario a nombre de la nacion. No se ha tenido noticia alguna posterior.



## III.

## Edificios.

Los de propiedad nacional, situados en la capital, capaces de producir renta por no tener aplicacion para usos públicos, son :

La quinta llamada de Segovia, que perteneció a los jesuitas i fué arrendada al señor doctor Nicolas Escobar Cerda, por el término de dos años a \$ 40 mensuales, por contrato de 18 de enero de 1868. Este edificio exige notables reparaciones, superiores tal vez a sus productos de un año:

La casa denominada de "las Secretarías," en la cual corresponden a la nacion tres cuartas partes de su valor. Este derecho está arrendado al señor Jeneral Emigdio Briceño por la suma de \$ 75 mensuales. Esos derechos se han querido enajenar, mas por dos veces no ha habido posturas que cubran el importe de su avalúo en dinero :

La casa "del correo," dada en arrendamiento a los señores Echeverría hermanos por contrato aprobado en 1.º de noviembre de 1868, por cinco años a \$ 52 mensuales :

La casa de "la Tesorería," arrendada al señor Rudecindo Cáceres a \$ 50 mensuales por cinco años por contrato aprobado en 29 de diciembre próximo pasado:

Opino que estos edificios se deben destinar por el Congreso a la amortizacion de algunos de los créditos mas gravosos para el Tesoro. El del señor Danies ha venido gravando a la República con el interes de 12 por 100 anual por la suma de \$ 100,000 que dió en empréstito segun contrato de 27 de febrero de 1860. Desde diez años ántes de esta fecha el mismo señor habia dado gruesas sumas a mas alto interes, sin que haya habido gobierno alguno que se resuelva a poner término a este gravámen.

En 1867 se le adjudicaron al señor Danies, *por cuenta de intereses*, \$ 67,517 en el valor de la "Casa de la oficina jeneral de cuentas," la "Consistorial," i el "Hotel colombiano." En aquel tiempo parece que los intereses montaban a mas de \$ 80,000 de modo que la nacion ha continuado gravada con el interes del capital.

Creo que el Congreso de 1869 debe dar una autorizacion al Poder Ejecutivo para amortizar el espresado crédito, dando en pago los edificios espresados u otros valores segun las bases que al efecto se fijen.

El almacen número 33 de la Casa consistorial fué rematado por el señor Francisco Gallissot en la suma de \$ 12,000. El remate quedó comprendido en la disposicion del decreto de 11 de agosto de 1866 sobre revision de remates, que fué orijen de muchos pleitos i embarazos. Entre ellos estaba el que ha sostenido la nacion con el señor Gallissot, el cual se puede terminar con el contrato celebrado en 30 de diciembre de 1868, que se someterá a la aprobacion del Congreso, de acuerdo con la autorizacion conferida al Poder Ejecutivo por el decreto de 3 de junio del mismo año. Por dicho contrato el Gobierno pagará a Gallissot \$ 7,000 i recibirá el almacen, el cual quedó incluido en la venta hecha al señor Danies por la escritura que se otorgó en 7 de enero de 1867 ante el Notario 2.º de esta ciudad. Si el contrato se aprueba, la nacion amortizará \$ 12,000 del crédito del señor Danies con los \$ 7,000 que pagará al señor Gallissot.

#### IV.

#### Tierras baldías.

Se han adjudicado en el último año económico, segun aparece detalladamente del cuadro número 14, 25,350 hectaras i 79 aras.

La explotacion de bosque de baldíos ha producido en el mismo año, segun los cuadros números 15 i 16, lo siguiente :

Recaudado en las Aduanas de Cartajena.....	\$ 11,065 536
Quibdó .....	1,100 661
Riohacha .....	2,247 431

..... 14,418 631 .....

Pagado a los recaudadores.....	933 104
Licencias concedidas en el E. de Antioquia...	131 200
En el del Cauca .....	12 ...

Total..... \$ 15,494 933

De la Aduana de la Buenaventura no se tienen datos. Es muy probable que allí se haya recaudado alguna suma que no sea insignificante, a pesar de que el Estado del Cauca grava con un derecho disimulado de esportacion los productos que se extraen de los bosques de particulares, los cuales se esfuerzan naturalmente en no pagar ambos derechos.

Aunque abrigo muy pocas dudas de que los bosques nacionales baldíos son explotados en mayor escala que la que acusan los productos del derecho, confieso que tengo poco entusiasmo porque se vigoricen los medios adoptados para combatir el fraude. Ellos tendrán que ser muy vejatorios, y el mal que causarán, restringiendo la esportacion, no lo compensaría el fruto que obtuviera el fisco. Por desgracia algunos gobiernos seccionales no aprecian los hechos del mismo modo y embarazan la explotacion y la esportacion.

Por lo espuesto se comprenderá que la recaudacion de este derecho solo es algun tanto eficaz en las Aduanas arriba citadas. Los productos en las de Turbo y Riohacha serán mas considerables si se logra vijilar las costas con buques que impongan respeto a los defraudadores, especialmente en la costa goajira.

Es la lei de 11 de abril de 1865 la que ha establecido el derecho de explotacion, el cual se halla reglamentado por el decreto ejecutivo de 17 de junio del mismo año. Si algo falta a la lei es una autorizacion para que el Poder Ejecutivo pueda sacar provecho no solo de los bosques, si no de las tierras baldías, aunque no las enajene. Apesar de no ser espresa la facultad del Poder Ejecutivo en este sentido, se dictó, a indicacion del señor doctor Blas Arosemena, Administrador de Hacienda nacional en Colon, el decreto ejecutivo de 17 de setiembre (Diario Oficial número 1340) disponiendo cómo se permite la extraccion de piedra y arena de los baldíos contiguos a aquella ciudad. Por decreto de 31 de octubre (Diario Oficial número 1376) se hizo estensiva aquella disposicion a todos los puntos marítimos de la República.

El señor Arosemena comprendió las dificultades que la creacion y sostenimiento de una seccion del resguardo en Colon,

iba a crear a su oficina, siempre desprovista de fondos. Su injeniosa idea ha empezado a surtir buenos resultados, pues no obstante la falta del resguardo, para invijilar los buques, el derecho produjo en el mes de noviembre, en que empezó a exigirse, \$ 209 por 418 toneladas de lastre. Considerable como es el número de buques que vienen a Colon cargados i regresan en lastre, es mui probable que el derecho produzca lo necesario para pagar los sueldos de todos los empleados nacionales en Colon.

Del mismo modo que la lei ha resultado deficiente para el efecto indicado, puede resultar para otros, por lo que, repito, seria conveniente facultar al Poder Ejecutivo para sacar todo el provecho posible de los baldíos, sea de la tierra o de los bosques.

La Compañía del ferrocarril de Panamá ha solicitado i obtenido hasta ahora la adjudicacion de 61,019-5.200-m. hectaras de tierras baldías por cuenta de 96,000 que el Gobierno le prometió conforme al contrato de 15 de abril de 1850. El Poder Ejecutivo habia creido necesario reservar a la nacion el derecho eventual de destinar a usos públicos, como area de poblacion & algunas porciones en la bahía del Limon, en donde la Compañía habia pedido la adjudicacion de una considerable estension de terrenos. La Compañía reclamó de esta resolucion que el Poder Ejecutivo creyó deber revocar, i que en efecto revocó en 10 de junio del año próximo pasado por las razones espuestas en la resolucion publicada en el número 1,257 del "Diario Oficial."

El caso a que he eludido hizo comprender al Poder Ejecutivo el peligro que se corre cuando se adjudican tierras baldías en los puertos, bahías i radas sin dejar porcion alguna reservada a la nacion para establecer nuevas poblaciones, erijir fortificaciones, construir muelles i otras obras semejantes. Nuestras costas no han de estar siempre despobladas, i cuando llegue la época en que las empieze a ajitar la vida comercial, se sentirán los inconvenientes de nuestra falta de prevision.

Con igual descuido se procedió al declarar de propiedad nacional las vertientes saladas i las minas de sal, pues ni aun siquiera se acompañó esa reserva con la del area suficiente para montar las fábricas. El resultado ha sido que los particulares se

han hecho adjudicar los terrenos contiguos i han dado despues la lei al Gobierno cuando este ha querido montar la elaboracion o arrendar las salinas.

La grande empresa de la escavacion de un canal interoceánico, o la construccion de otras vias férreas al traves de nuestro Istmo, han estado corriendo el peligro de que los baldíos, convertidos en propiedades particulares, sirvan despues de obstáculo a esas empresas con las indemnizaciones que hubieran de pagarse por las espropiaciones que se decretaran.

El decreto espedido en 15 de setiembre de 1868 ("Diario Oficial," número 1334) ha venido a precaver todos estos valiosos intereses, pues se han aplicado tierras baldías para los usos siguientes :

1.º Para la escavacion de canales o construccion de vias férreas al traves del istmo, a cuyo efecto se fijaron jeográficamente zonas de a 20 leguas en cada una de las rutas hasta hoi estudiadas.

2.º Para las minas de sal i las vertientes saladas, a cuyo uso se aplican cien hectáras de los baldíos contiguos.

3.º Para cualesquiera objetos de utilidad pública en los puertos, bahías i ensenadas de las costas de la República. Con tales fines se reservan 500 hectaras.

Considero de suma importancia recomendar al Congreso que sea mui cauto en la concesion de tierras baldías. Sin duda alguna que no debemos negarlas, sino ántes ofrecerlas gratuitamente a los que quieran poblarlas o cultivarlas; pero en cuanto a concesiones considerables, aun para fomentar caminos, es menester que no se prodigue un bien que es en la época actual de casi ninguna significacion. El verdadero destino de los baldíos de un pais estenso i poco poblado es el de ser cultivados, i por lo mismo debemos adoptar con tiempo una lejislacion previsorá, que en lo posible evite la monstruosa estension de propiedades adquiridas casi sin precio o por concesiones gratuitas.

La lei de 4 de julio de 1866, sobre deslinde i formacion del catastro de las tierras baldías de la nacion, fué derogada por la de 22 de julio de 1867, empezados apénas los trabajos de la



Desde enero de 1867 se dispuso la venta de estos terrenos en pública subasta, previa invitacion que se publicó en el número 840 del "Diario Oficial," sin obtenerse resultado alguno.

En nota de 16 de junio de 1868 se llamó de nuevo la atencion del Gobierno de Panamá hácia esta venta, i se ofició tambien a los Agentes diplomáticos en Paris i Washington para que cooperasen llamando la atencion en las principales plazas.

Los sucesos políticos del Istmo han estorbado la prosecucion de este como de otros asuntos. El Ministro de la República en Paris ha obrado con actividad, publicando avisos en los principales periódicos i dando otros pasos para llamar la atencion de los especuladores i de los inmigrantes. Desgraciadamente parece que no hai disposicion a comprar tierras en una localidad azotada constantemente por la guerra i cuyo clima no goza de mejor reputacion que la tierra.

Este hecho es una grave leccion para nuestro pais. El ferrocarril de Panamá es la mas productiva empresa del mundo i el puente por donde centenares de miles de pasajeros i tesoros inmensos han pasado i seguirán pasando: los buques de todas las naciones frecuentan los puertos de Panamá i Colon. Apesar de esto, los terrenos de uno i otro lado de la via permanecen incultos i se ofrecen en vano a la apiñada poblacion europea.

Por el artículo 10 del contrato celebrado últimamente con la Compañía del ferrocarril, se reservó la República cuatro hectaras de tierra en la isla de Manzanillo como area para la construccion de edificios para oficinas, casas de instruccion, cárceles i otros objetos de uso público. La Compañía está obligada a entregar el area terraplenada i en estado de edificar sobre ella. Se comisionó al Gobierno del Estado para exigir i recibir dichas tierras, mas como lo han estorbado los sucesos políticos, la comision se ha trasferido al Administrador de Hacienda en Colon, quien anuncia que pondrá el mayor cuidado en cumplirla.

Siendo el destino de dichas tierras servir de area para edificios públicos, se debe aplicar una parte para los municipales de la ciudad de Colon i otra para los que a la Union pueda

convenir en lo futuro que se construyan allí. Entre tanto seria conveniente dar el area en arrendamiento.

En el Estado de Bolívar tiene la nacion los hornos para calcinar cal, llamados de "Caño Loro." Fueron dados en arrendamiento por el señor Presidente del Estado i por comision del Poder Ejecutivo de la Union, al señor Roman Royo por dos años a \$ 192<sup>7</sup>/<sub>8</sub> anuales, segun contrato de 8 de abril de 1868.

LOS BUQUES DE GUERRA.—Instructiva en alto grado seria la historia minuciosa de este funesto episodio, tan enormemente costoso para nuestro Tesoro. Tener la vista fija en el presupuesto de rentas i en la desproporcion de nuestras deudas con nuestros recursos ordinarios, es el medio de que los Congresos no aprueben malos contratos i de que estos tampoco se celebren. El gasto de los buques en un trimestre era superior al que ha causado en un año la universidad nacional, que riega, en vez de balas, los conocimientos científicos.

Segun se informó en la Memoria del año próximo pasado, el vapor "Colombia" fué enviado a New York para su venta, quedando allí en poder de los señores Ribon i Muñoz. Despues de una larga i costosa permanencia en aquel punto, i de infructuosas i repetidas diligencias de aquella casa para enajenar el buque, se resolvió por esta Secretaría su envio a Lóndres a la consignacion de los señores Baring i Brothers, quienes lo vendieron por la suma neta de £ 6, 782. 1. 3, la cual se destinó a la amortizacion de una parte del precio que habia costado, despues de haber causado un gasto de mas de \$ 15,000 solo en New-York i en la travesía del Atlántico.

"El Bolívar," ha permanecido en la bahía de Panamá causando gastos incesantes i cuantiosos. En el Diario Oficial números 1400 i 1401, están publicados los documentos que acreditan la ineficacia de las providencias dictadas para efectuar la venta del buque, sea en San Francisco de California, sea en Panamá.

La presencia del "Bolívar" en medio de la guerra civil de aquel Estado era peligrosa en sumo grado, i tanto por el contenido de la nota que pasó el Capitan del buque al ciudadano Presidente de la Union con fecha 23 de setiembre próximo pasado,

como por varios informes particulares, se temió que el buque tomara parte en la contienda, comprometiendo en ella al Gobierno jeneral a la vez que un valor destinado a la amortizacion de la acreencia de los mismos vendedores del buque.

Notorio, como lo era, que el Gobierno constitucional de Panamá habia sucumbido, el de la Union no podia contar con su agente natural para terminar el desarme del buque i su venta, por lo que se resolvió con fecha 13 de noviembre, enviar un comisionado especial a Panamá, encargado de hacer la entrega del buque al Administrador de Hacienda i de activar el cumplimiento de las órdenes comunicadas por esta Secretaría. El Capitan del vapor habia logrado permanecer en su puesto, sin saberse por qué, no obstante que desde el 11 de junio de 1867 se habia decretado el desarme, así que el Gobierno no quiso confiar por mas tiempo a las eventualidades políticas de Panamá la ejecucion de sus órdenes i el cumplimiento de la lei.

Es casi seguro que el resultado de la venta del "Bolívar" será aun mas desastroso que el de el "Colombia," pues se calcula que no producirá mas de \$ 20,000; pero se puede demostrar con cifras que seria mejor negocio volarlo que conservarlo. \*

El "Colombia" costó, por principal e intereses \$ 184,646-15.

El "Bolívar" 188,409-64.

Los resultados ya conocidos hacen considerar como un fausto suceso el naufragio del "Cuaspud."

La primera base de toda marina de guerra es la posesion de una mercante. Por el fomento de esta es que se debe empezar, i no hai duda que la esplotacion en grande escala de los depósitos de carbon en nuestras costas será el medio de dar principio al desarrollo de nuestra futura marina, sea que aquel producto se considere como combustible o como alimento para los trasportes.

Este desastroso ensayo de la marina de guerra debiera curarnos de la mania de acometer empresas sin calcular los medios de llevarlas a cabo i de sostenerlas.

\* Escrito lo que precede ha tenido el Gobierno conocimiento de que entre los resultados obtenidos por la comision dada al señor Pradilla, se debe contar con que la venta del "Bolívar" se hará por una suma mucho mayor que la que se esperaba. El nuevo avalto del buque se ha hecho por la suma de \$ 50,000.

En el castillo de San Fernando en Cartajena quedó depositada una cantidad de carbon traído para los buques, costando cerca de \$ 26,000. Otro comisionado del Gobierno de la Union informó en 22 de enero de 1868 que de las 3,084 toneladas que se trajeron en 1866 i 1867, debian quedar, segun la cuenta que formó, 1,908 toneladas.

El señor Administrador de la Aduana de Cartajena ha sido comisionado para la venta de este carbon al precio corriente en Colon o algo ménos; pero habiéndose hecho propuestas en estremo desventajosas, se resolvió que se hiciera nueva invitacion i se diera aviso directo a los agentes de las Compañías de vapores de Liverpool, Southampton i San Nazaire, dándose un plazo prudencial para oír las nuevas propuestas. El señor Administrador ha dado cuenta de que estos avisos no han producido el efecto que se aguardaba, i no se aventura mucho calculando en \$ 8,000 la pérdida que sufrirá el Tesoro en la venta.

## SECCION SETIMA.

### Ingresos varios i aprovechamientos.

El producto de este ramo en el año económico-  
ha sido.....\$ 9,499-76

I se descompone así:

Intereses.....\$ 202-90

Descuento de billetes..... 894-65

Premios de letras de cambio..... 8,402-21

## SECCION OCTAVA.

### Contabilidad.

Como ha continuado la suspension de las secciones de Contabilidad nacional en los Estados, se ha persistido por el Poder Ejecutivo en no hacer delegaciones para la ordenacion de los gastos en las oficinas residentes fuera de la capital de la Union.

En consecuencia los gastos continúan haciéndose por anticipación i por conducto de la sección 4.<sup>a</sup> los ordena i legaliza esta Secretaría. Siendo tan numerosas las oficinas de Hacienda, se comprenderá que esta operación es sumamente laboriosa; mas creo preferible sorportar este trabajo, a lidiar con las dificultades i demoras que presentaba el sistema de las delegaciones, no obstante que parecia llamado a simplificar i acelerar el despacho.

Las funciones de la Secretaría del Tesoro apenas han quedado bosquejadas en la lei orgánica de la Hacienda nacional, probablemente por ser reciente la separación de los dos ramos, Hacienda i Tesoro.

La lei parece disponer que la Contabilidad jeneral se lleve por la Secretaría de Hacienda, sin embargo de ser obvio que al haber una Secretaría especial para administrar el Tesoro, la cuenta jeneral de este le debe corresponder. La fuerza de las cosas ha venido sobreponiéndose a la imperfección legal desde hace algunos años, por lo que aquella Secretaría es la que ha dirigido i dará cuenta del ramo de la Contabilidad jeneral.

Me permito, en consecuencia, indicar la necesidad de que una lei consagre el hecho, haciendo las correspondientes reformas al párrafo 3.<sup>o</sup> del artículo 16, 6.<sup>o</sup> del artículo 36, 3.<sup>o</sup> del artículo 80, i los artículos 103, 104, 107, 115 i 118 de la lei de 4 de julio de 1866, que organiza la Hacienda nacional.

Creo que se deben adoptar tambien las siguientes reformas:

1.<sup>a</sup> Que la función 9.<sup>a</sup> del artículo 19 de la lei de 4 de julio se atribuya a los Administradores principales de Hacienda en el caso en que el Gobierno del respectivo Estado no esté reconocido por el Gobierno jeneral:

2.<sup>a</sup> Conferir al Secretario del Tesoro la misma facultad de imponer multas conferida al Secretario de Hacienda por el artículo 132.

3.<sup>a</sup> Conferir a los Administradores de las Aduanas i a los principales de las salinas la facultad de suspender a los cabos i guardas de los respectivos resguardos i nombrar quienes los reemplacen interinamente, no solo cuando falten a sus deberes i observen mala conducta, sino en todo caso de vacante; i conce-

derles licencias. La misma facultad debiera concedérseles respecto de los cajeros, tenedores de libros, escribientes i porteros de las respectivas oficinas.

4.º Cuando falte o haya de concederse licencia al jefe de una oficina que no resida en la capital de la Union, el empleado que le siga inmediatamente en categoría debiera ocupar el puesto de derecho interinamente, debiéndose nombrar por el encargado del Poder Ejecutivo en el Estado la persona que deba reemplazarlo.

5.ª Debiera espresarse que los decretos u órdenes de que trata el artículo 72 sean autorizados por el Secretario del Tesoro.

6.ª Una de las fuentes de pérdidas para el Tesoro, de dificultades de todo jénero, i aun de reclamaciones diplomáticas, es la celebracion de contratos ilegales. Los particulares i especialmente los extranjeros, creen que los derechos que consagran los contratos que celebran con el Poder Ejecutivo o con sus agentes, son efectivos contra la nacion representada por su mandatario, sin embargo de que las facultades de este se hallan o deben hallarse detalladas en las leyes. Así es que, no solo cuando los contratos no han empezado a surtir efectos, sino cuando apénas han dado esperanzas, ya se cree que el Tesoro nacional es responsable. Conforme a la atribucion 4.ª del artículo 66 de la Constitucion, deben ser aprobados por el Congreso los contratos que celebre el Poder Ejecutivo cuando las estipulaciones en ellos contenidas no se hayan prefijado en una lei. Seria por tanto conveniente que la lei de hacienda prescribiera la insercion de la cita de aquella o aquellas leyes que dan bases para los contratos al reducirse estos a escrito, i que se declarase espresamente la irresponsabilidad de la nacion respecto de aquellos contratos para cuya celebracion no se han fijado bases.

Desde luego seria conveniente que la lei de hacienda contuviera una disposicion en que se fijaran las bases a que se deban someter todos aquellos contratos que naturalmente entran en la administracion de las rentas i contribuciones establecidas, como salinas, arrendamiento de bienes nacionales &c.ª &c.ª sin lo cual dicha Administracion se veria embarazada. Aun los contratos

de salinas tal vez seria conveniente que se sometieran a la aprobacion del Congreso.

## SECCION NONA.

### Resúmen del producto de las rentas i contribuciones.

El total producto de las rentas i contribuciones resulta ser el siguiente:

RAMOS.	Producto bruto.		Gastos.		Producto liquido.		Déficit.	
Aduanas.....	\$ 1,544,586	95	134,422	62	1,410,164	33	.....	..
Salinas.....	728,183	10	188,414	92½	539,768	17½	.....	..
Amonedacion.....	15,352	36	19,776	50	.....	..	4,365	27½
Ferrocarril de Panamá..	418,192	91	.....	..	418,192	91	.....	..
Correos.....	43,213	25½	86,781	57	.....	..	43,568	31½
Bienes nacionales.....	16,674	93	933	10	15,741	83	.....	..
Aprovechamientos.....	9,499	76	.....	..	9,499	76	.....	..
Totales.....	2,775,703	26½	430,328	71½	2,393,367	00½	47,935	59

Año de 1866 a 1867 \$ 3,567,926

\$ 2,148,874-24

Diferencias en favor

Del último año..... 207,777-26½

244,992-76½

En estos resultados no se incluye el ramo de bienes desamortizados por no corresponder a esta Secretaría.

En el año de 1866 a 1867 solo se hizo figurar la suma de \$ 257,540 por cuenta del millon de pesos recibido de la Compañía del ferrocarril de Panamá. Es posible que aquella fuera la suma gastada hasta 1.º de setiembre de 1867, pero habiéndose recibido ántes del 31 de agosto dicho millon, claro es que todo él debió figurar como ingreso en el año de 1866 a 1867. En este supuesto, el producto de las rentas en dicho año debió estimarse en \$ 3,310,386. De los \$ 742,460 no computados entre las rentas de 1866 a 1867 por saldo del millon en que se vendieron las reservas, existía en el mes de abril del año próximo pasado algo ménos de \$ 142,000.

No es muy halagüeño considerar que el movimiento de nuestras finanzas en un año es inferior al de muchas casas de segundo orden en Europa i los Estados Unidos de América, i acaso tambien en Cuba, Brasil, Buenos Aires, Chile i Perú. Esta reflexion no debe, sin embargo, abatirnos, sino mas bien estimularnos a ser muy modestos en nuestros gastos i pretensiones, económicos i, sobre todo, pacíficos i laboriosos. Lo que se llama por algunos "gran política" es pura fantasmagoría que solo conduce a desastres i lamentaciones, dejando apenas un brillo tan funesto como pasajero i calamidades duraderas.

La mejor política en finanzas es no perder nunca de vista el crédito del Gobierno: tener presentes los compromisos que sobre él pesan para cumplirlos. Así es como se adquiere crédito, se da buen ejemplo a los gobernados i se tiene el derecho de darles reglas o leyes sobre el cumplimiento de las obligaciones.

## PARTE SEGUNDA.

### Fomento.

#### Consideraciones jenerales.

##### I.

El ramo que lleva este nombre no está bien definido en las leyes. Los gobiernos fomentan por medios indirectos, como la seguridad, la instruccion, o por medios directos interviniendo en las empresas industriales. Los primeros constituyen su verdadera mision i son tal vez los únicos verdaderamente fecundos. Cuando los ciudadanos palpan que su persona i sus propiedades gozan de perfecta libertad i de seguridad, trabajan con energía, ahorran, acumulan i estienden incesantemente el campo de su actividad. La intervencion directa exige dinero i por consiguiente una situacion financiera sólida i desahogada. Los gobiernos no tienen

mas recursos, ordinariamente, que los que toman a los gobernados, de modo que son siempre estos los que se fomentan a sí mismos. El fomento oficial, que es dispendioso porque entre los recaudadores, tesoreros, contratistas &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> se queda siempre una buena parte de los fondos que se destinan a las empresas, no conviene que se adopte por sistema: debe ser tan solo una escepcion mui justificada i meditada.

Entre nosotros se abusa mucho de la credulidad de los pueblos, soprestado de fomentar sus intereses, porque ellos olvidan o no caen en cuenta de que nadie, sino ellos, hace el gasto. Tanto los que aspiran a los mas altos puestos, como los que provisionalmente se conforman con una posicion local o seccional, halagan con proyectos mas o ménos pomposos i hacen perder tiempo al Congreso i a la Administracion ejecutiva. Las llamadas grandes ideas quedan consignadas en un decreto i este archivado en el respectivo código, porque el Tesoro está siempre en banca-rotta i porque muchos de los progresistas van luego a promover revueltas, no a realizar los proyectos.

La Administracion ha comprendido que su primer deber era fomentar con la paz. Por eso trató de que los partidos políticos dejaran de inspirarse mútuos temores, considerando su desconfianza recíproca como la principal causa del odio que se profesan. A los partidarios exaltados se les ha ido olvidando poco a poco la idea de la patria, hasta llegar a creer que todo se lo deben al partido; por eso la Administracion deseaba que se la viera colocada fuera de esa atmósfera que nos mantiene dementes.

A primera vista esta conducta parece haber sido infecunda: en realidad ha empezado a producir serios resultados. Los partidos mas exaltados estuvieron a punto de verter mas sangre i destruir mas riqueza, pero la Administracion logró impedirlo con el apoyo de la masa popular compuesta de todas las clases trabajadoras. La Guardia colombiana ejecutó el 10 de octubre, mas bien que una órden del Presidente de la Union, la aspiracion de toda una nacion. Aquel dia ha puesto de manifesto que os partidos belicosos empiezan a decaer, sea porque los abando-

nan sus hombres de mas valer, sea porque la masa social empieza a obrar con mas enerjía. Sin este hecho la guerra no habria podido contenerse i hoi correrian torrentes de sangre. La Administracion no tiene otro mérito que el de haber interpretado bien el sentimiento popular i haberlo obedecido: ¡La Paz! ¡Cuán poco pesan en vuestro ánimo, ciudadano Presidente, i en el de vuestros compañeros de labor, la grito destemplada de unos pocos ilusos que no caen en cuenta de su aislamiento respectivo! ¡Cuanto desden podemos manifestar los que por cada insulto que se nos arroje contamos diez vidas salvadas i torrentes de lágrimas estancados! Si una condenatoria de semejante hecho fuera posible, nuestra sumision a la lei elevaria el cumplimiento del deber a la altura de un sacrificio. Algo hecho i sufrido por la patria seria poco para vos, ciudadano Presidente, pero seria mucho para mí.

## II.

La lei de 26 de mayo de 1864, sobre fomento de varias mejoras materiales, nació con la sorpresa causada por la contratacion del empréstito de \$ 1.000,000 para el camino de la Buenaventura. Habiamos olvidado la esperiencia que nos trajeron los primeros empréstitos de Colombia, i las cuentas i los resultados prácticos de la operacion no eran conocidos. Por eso la lei habló nada ménos que de un empréstito de ocho millones de pesos, o de garantía de 7 por 100 de interes a los capitales que se invirtieran en ferrocarriles, canales, carreteras i telégrafos. Cualquiera habria creido que teniamos huano como el Perú, o juicio como Chile. Nadie se acordó del presupuesto normal de las rentas i gastos de la Union, de las cargas enormes de la deuda nacional, ni de las revoluciones.

Despues hemos visto que con haber aplicado al camino de la Buenaventura el 15 por 100 de la renta de salinas, estarian ya invertidos \$ 500,000 en la empresa, no habriamos remitido otros \$ 500,000 a los prestamistas, ni estariamos debiéndoles la misma suma que nos dieron.

Si el empréstito de £ 1.500,000, contratado en Londres el 27 de octubre de 1865 con los señores Robinson i Fleming, se hubiera efectuado, los resultados habrian sido estos:

Valor nominal del empréstito, pagadero a la par por la República.....	\$ 7.500,000
Descuento del 15 por 100.....	\$ 1.125,000
Comision, 6 por 100.....	450,000
Interes anticipado del primer año...	350,000
	<hr/>
Suma neta.....	5.475,000
Deduccion del empréstito de 1863 <i>a la par</i> ....	875,000
	<hr/>

Suma efectiva para las mejoras en el supuesto de no haber habido guerra en 1867.....\$ 4.600,000

El sacrificio anual del Tesoro habria sido:

6 por 100 de interes sobre \$ 7.500,000.....	\$ 450,000
5 por 100 para amortizar el capital.....	375,000
	<hr/>

Total en el primer año..... 825,000

Como la hipoteca era el 35 por 100 de los productos de las Aduanas, estas debian rendir \$ 2.357,420, órden que probablemente habrian desobedecido.

Mucha razon tuvo, pues, el Congreso de 1867 en mandar suspender la contratacion del empréstito i en retirar al Poder Ejecutivo la facultad que le conferia el artículo 2.º de la lei de 1864. La República iba a ser arruinada.

Pero al suprimirse el recurso del empréstito debió haberse meditado algo en la garantía del 7 por 100 de interes: ¿Cual es el fondo de donde debe tomar el Poder Ejecutivo las sumas que ella exija?

Las Aduanas están gravadas:

- 1.º Con 37½ unidades para el interes de la deuda exterior;
- 2.º Con 7½        "        para la acreencia Robinson i Fleming;
- 3.º Con 30         "        para el crédito interior;
- 4.º Con 10        "        para los reclamos extranjeros, jamas agotados;
- 5.º Con 10        "        para gastos de recaudacion.

Solo el 8 por 100 queda libre.

Las Salinas tienen el gravámen de 15 por 100 para el empréstito de 1863, i causan 25 por 100 por gastos de produccion i administracion.

Los correos i la amonedacion dan pérdida.

Los ramos libres de ingreso no pasarán de \$ 800,000, cuya tercera o cuarta parte absorberán las pensiones, quedando el resto para el sostenimiento del ejército, los poderes federales, las legaciones i consulados, la universidad &c.

Aun suponiendo que por medio de una estricta economía en los gastos i de una vijilante administracion de las rentas se logre un ahorro de \$ 140,000, apénas podria ofrecerse una garantía por \$ 2.000,000 de capital. ¿Qué proporcion guardaria este con el cúmulo de empresas que el lejislador pretende que se fomenten ?

No puedo suponer que despues de estas demostraciones predomine la idea de que el Gobierno se comprometa ciegamente a garantizar intereses sin tener fondos para ello : eso supondria un atolondramiento inexcusable, o el hábito de ver con indiferencia los compromisos que se contraen. Si tal conducta no es honorable en un particular, ¿ lo seria en un gobierno ?

Si apesar de esto se persistiere en el pensamiento de fomentar con garantías, concediendo que este nombre merezcan promesas hechas sin seguridad de cumplirlas, seria preciso que la lei fijara algunas bases para la concesion.

Siendo pocos los recursos i muchas las necesidades, algun órden habria que establecer, i no es posible suponer que la mayoría de los Estados conviniera en que solo a uno se favoreciera.

Aun admitiendo esta suposicion seria mui justo exigir algunas prendas de que las empresas han sido bien meditadas i de que cuentan con el apoyo real i efectivo de las poblaciones. Algunas personas versadas en estos asuntos opinan que a toda concesion del gobierno jeneral debiera preceder :

1.º La concesion o el permiso del Gobierno del respectivo Estado, que es el verdadero soberano en esta materia :

2.º La garantía de la *primera* mitad del interes por el mismo Estado :

3.º Además, la concesion debiera limitarse tan solo al reembolso del capital en el número de años suficiente para completarlo con la cuota del interes. Si este es, por ejemplo, 7 por 100, la concesion no debiera pasar de 14 años i algunos meses.

Despnes de todo, me permito manifestar que lo único practicable i equitativo es el plan desarrollado en el proyecto sobre salinas. Segun él, se paga el fomento por los mismos que lo reciben, i se aplica en proporcion a lo que se paga.

### III.

#### Canal inter-oceánico.

La lei de 27 de junio de 1866 autorizó al Poder Ejecutivo para contratar la escavacion de un canal inter-oceánico al traves del istmo colombiano, dándole bases al efecto.

En 16 de mayo de 1867, i a virtud de un memorial de los señores Page, Keppel, Marchall i Webb de Lóndres, en que aceptaban lisa i llanamente las bases de la lei, esta Secretaría autorizó al Cónsul de la República en aquella ciudad para celebrar el contrato, sujeto a la aprobacion del Ministro acreditado cerca de las Cortes de Paris i Lóndres, a quien. con la misma fecha, se autorizó para recibir e invertir los \$ 150,000 que los contratistas debian consignar como garantía. Por fortuna los sucesos políticos de aquel tiempo impidieron que llegaran las autorizaciones referidas, por las cuales se festinaba, bajo la presion de necesidades pecuniarias, el negocio de mas importancia que tendrá nuestro pais en el presente siglo.

Los señores arriba mencionados repitieron su propuesta con fecha 6 de junio del año próximo pasado, la cual, junto con la de los señores Rochu, Chevey, Ragon i Willieux de Paris, fecha 7 de setiembre de 1867, se resolvió someter a la consideracion i aprobacion del Congreso de este año, segun las respectivas resoluciones publicadas en el "Diario Oficial" números 1292 i 1293.

El Poder Ejecutivo tuvo presentes, para no aceptar las pro-

puestas, aunque una de ellas se conforma lisa i llanamente con las bases de la lei, estas consideraciones :

1.<sup>a</sup> Que la base 32 solo obliga al concesionario a obtener el consentimiento de la Compañía del ferrocarril de Panamá, en el caso en que el trazado pase por el territorio a que se estendia el privilegio concedido segun el contrato de 15 de abril de 1850, el cual solo se referia al territorio del istmo de Panamá. El artículo 2.<sup>o</sup> del contrato celebrado con dicha compañía en 1867 estendió los límites de ese territorio hasta una línea trazada desde el cabo Tiburon a la punta Garachiné, con lo que han venido a quedar comprendidas en el privilegio varias de las rutas que tienen por base el golfo de San Miguel.

2.<sup>a</sup> La Administracion ha creído que la empresa del canal requiere elementos de accion tan considerables, que para confiarla a una compañía debe ser notoria i aun palpable la posesion de esos elementos. Tal notoriedad no ha existido respecto de los proponentes.

3.<sup>a</sup> Los productos de la empresa del ferrocarril de Panamá son tan considerables en proporcion del capital invertido, que ella debe tener el mas fuerte interes en prolongar lo mas posible la duracion de su empresa. La suma de \$ 150,000 seria relativamente insignificante para no temer que ella fuera sacrificada con la mira de impedir la escavacion del canal por doce años.

Aparte de estas consideraciones habia otra aun mas determinante. Desde el mes de diciembre de 1867 estaba iniciada una negociacion entre nuestro Gobierno i el señor Ministro Residente de los Estados Unidos de América para la escavacion del canal por cuenta o bajo el patrocinio de aquella poderosa nacion. Pensar en posponer dicha negociacion a las propuestas de compañías poco conocidas en el mundo comercial, habria sido casi un insulto al gobierno americano i una necedad casi tan grande como la empresa misma.

Cuando los intereses i las aspiraciones de la actualidad permitan ver con serenidad los hechos bajo su verdadero punto de vista, se considerará como providencial la pérdida de las órdenes que esta Secretaría espidió en 16 de mayo de 1867, i se recono-

cerá el acierto con que procedió el señor Carlos Martin, Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores, en la conferencia que tuvo el 10 de diciembre de 1867 con el Honorable señor Sullivan, al insinuar que "un tratado internacional, suprema lei de dos o mas gobiernos, seria la mejor garantía de la ejecucion de esta obra." Ese pensamiento ha sido fecundado con la celebracion del tratado de que dará cuenta la Secretaría de Relaciones Exteriores. En su laboriosa i larga discusion se ha invertido gran parte del tiempo que me era indispensable para atender a los asuntos propios de mi despacho. Por [fortuna el ciudadano Presidente me asoció al señor doctor Tomas Cuenca como Plenipotenciario para la misma negociacion, i a su previo estudio del negocio desde 1866, no ménos que a su incontestable talento e ilustracion, se debe casi toda la obra que en el tratado pueda corresponder a los Plenipotenciarios colombianos. Debo tambien reconocer que, si la obra se realiza, al señor Jeneral Petter J. Sullivan deberán los Estados Unidos de América las principales ventajas que han obtenido en el tratado.

Los dos mayores obstáculos con que tropezaba la negociacion eran: la indemnizacion que se debe dar a la Compañía del ferrocarril de Panamá en el caso en que el trazado del canal tuviera que atravesar el territorio de su privilegio; i la inseguridad que reina en Colombia. El primero de ellos naturalmente tiende a limitar la participacion de Colombia en las utilidades, pues la indemnizacion es un censo de muchos millones de pesos que la República ha impuesto sobre el territorio privilegiado, i como ella no puede redimirlo i tiene que hacerlo quien emprenda la obra, en proporcion deben ser limitadas las utilidades. El segundo hacía en extremo difícil que tan cuantiosos valores como los que exige la empresa se confiaran a la proteccion de nuestras autoridades, que en lo jeneral no saben sino espropiar i exigir contribuciones.

En cuanto a los principios políticos i a los demas puntos del tratado, me refiero a los documentos que por separado publicará la Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores, mas no terminaré este particular sin una explicacion relativa a las discre-

pancias fundamentales que se notarán entre el proyecto primitivo i el tratado acordado. Aquel daba a la empresa cierto carácter de exclusivismo que recortaba la grandeza de la idea, i de tal carácter surjian previsiones para la defensa de una obra que no debe temer enemigos ni gravarse con gastos militares: este reconoce el grande hecho de la comunidad comercial i busca en pactos internacionales la defensa, encargada así al honor i al interes de los pueblos i de los gobiernos. No ha sido por desconfianza del gobierno i pueblo americanos que se le ha eximido de esa defensa. Desde que la causa de la humanidad triunfó en aquel país de la guerra promovida por los esclavajistas del Sur, "el destino manifiesto" es estender el área de la libertad por todo nuestro continente, para cuya mision el gran pueblo no necesita absorver nuestras nacionalidades para que sus diputados concurren al Congreso a formar mayorías liberticidas. El triunfo de la Union norteamericana significará el de la union fraternal de los pueblos republicanos del continente sin absorcion de razas ni de nacionalidades.

La Administracion actual está mui léjos de hacer de la cuestion del canal una cuestion de política doméstica. Presenta su obra al Congreso con la conviccion de haber hecho todo lo posible en favor del país i del comercio universal, i como no ha logrado que se admita ninguna estipulacion que le dé recursos pecuniarios inmediatos, puede pretender con fundamento que la nacion le reconozca el mérito de no haber querido convertir la grande empresa del siglo en un mezquino medio de obtener dinero. Este no le ha faltado hasta hoi, gracias a su espíritu de economía, de severa administracion de la Hacienda nacional i de modestia en sus aspiraciones.

#### IV.

### Compañía de fomento de Chiriquí.

El señor Ministro plenipotenciario de la República en Londres celebró en aquella ciudad, el 3 de marzo de 1866, con Ambrosio W. Thompson, un contrato para el establecimiento de dos

líneas de buques de vapor que comuniquen el puerto de Buena-ventura en el Pacífico i los de Santamarta, Cartajena i Colon en el Atlántico, con las estremidades respectivas de un ferrocarril que la Compañía de fomento de Chiriquí construirá al traves del distrito de Bocas del Toro i Costa Rica.

El Congreso espidió en 22 de junio de aquel año un decreto aprobando el contrato, i el señor Thompson representó al Poder Ejecutivo en un memorial fechado en New York el 15 de abril de 1868, acompañado de varios documentos, pidiendo que se declarase a la Compañía en el goce de los derechos que le concede el contrato.

El Poder Ejecutivo accedió a esta solicitud por resolucion de fecha 6 de julio del año próximo pasado, i no obstante que la expedicion del decreto legislativo de 22 de junio de 1866 parecia ser la prueba de que el asunto se habia estudiado i meditado debidamente, i de lo imprescindible del deber de ejecutar lo dispuesto por el Congreso, la lectura de los documentos i el hecho de tratarse de la construccion de otro ferrocarril en el Istmo de Panamá, llamaron la atencion del Gobierno i lo indujeron a poner como condicion para la validez del contrato i de sus actos consecuenciales, que se compruebe que la Compañía se hallaba en el goce de algun privilejio, permiso o concesion legal del Gobierno de Colombia para la construccion de un ferrocarril en la parte que este ocupe el territorio colombiano de Bocas del Toro o sus adyacentes.

Como he dicho ántes, la sola mencion de la palabra ferrocarril, tratándose de un territorio perteneciente al Estado de Panamá, llamó la atencion del Poder Ejecutivo, pues así los artículos 6.º i 7.º del contrato de 15 de abril de 1850, como los 2.º i 5.º del de 5 de julio de 1867 sobre privilejio concedido a la Compañía del ferrocarril de Panamá, parecen incompatibles con otro camino de ruedas que se construya en aquel Estado, e inducian a no creer posible que el Gobierno jeneral hubiera consentido silenciosamente i a ciencia cierta en que se organizara con tal objeto otra compañía.

Despues de muchas e infructuosas inquisiciones en el archi-

vo de la Secretaría, se vino a descubrir, por indicacion de un antiguo i fiel servidor de la patria, que la Suprema Corte federal habia dictado en 29 de mayo de 1860, despues de terminadas las sesiones del Congreso de aquel año, una resolucion suspendiendo el artículo 2.º de la lei de 6 de octubre de 1855 del Estado de Panamá, en cuanto adoptó la ordenanza espedida en David a 20 de febrero de 1854, concediendo privilejio a Ambrosio W. Thompson para hacer de ruedas el camino entre dicha ciudad i la laguna de Chiriquí, por ser contraria dicha ordenanza a las disposiciones constitucionales i al contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril de Panamá en 15 de abril de 1850.

Como el Congreso no volvió a reunirse en Bogotá hasta 1864, i entre ese año i el de 1860 mediaba un cataclismo político, las tradiciones administrativas se cortaron i la resolucion de la Suprema Corte permanece hasta hoy esperando la confirmacion o la revocatoria del Senado.

Considero el asunto de gravísima trascendencia por las reclamaciones a que daria lugar, de parte de la Compañía del ferrocarril de Panamá, la consumacion de un hecho que implicase el reconocimiento de un privilejio distinto del que ella disfruta. Por tanto creo que el Senado debe ocuparse desde luego en ejercer su prerogativa constitucional sobre la lei panameña.

En mi opinion el Congreso tiene el deber de reconsiderar el decreto lejislativo de 22 de junio de 1866, i si él se abstiene de hacerlo, las lejislaturas de los Estados deben dar su voto de nulidad contra aquel acto, que es violatorio de su soberanía.

El contrato de 3 de marzo, si bien parece reconocer tácitamente que la Compañía de Chiriquí tenia existencia legal i facultad de construir un ferrocarril al traves del Istmo de Panama, da por sí mismo la prueba de que ambos hechos eran falsos i de que nuestro Ministro fué acaso víctima de una sorpresa de especulacion.

En aquel documento no se hace la menor mencion del poder o facultad que tuviera A. W. Thompson para contratar en nombre de una compañía anónima que, bajo el nombre de "Chiriquí Improvement Company," se supone establecida en Filadel:

fia i reconocida por los actos legislativos que se citan al fin del artículo 9.º Dichos actos legislativos, si es que han existido, serian espedidos por la legislatura del Estado de Pensilvania, de los Estados Unidos de América, pues ningun acto del Congreso nacional, que lleve aquellas fechas, ha reconocido la Compañía. Tampoco han podido ellos ser espedidos por el Estado de Panamá porque conforme el artículo 7.º del acto adicional a la constitucion, espedido en 27 de febrero de 1855, la primera Asamblea legislativa no podia reunirse hasta el 15 de julio de aquel año.

Dando por cierto que la Compañía estuviera legalmente incorporada en el Estado de Pensilvania, sería una sociedad extranjera i, en todo caso, una sociedad anónima. Si conforme a la legislacion universal i a la nuestra, el socio jerente de una sociedad colectiva no puede contratar a nombre de ella por su solo carácter, mucho ménos se puede reconocer esa facultad en cualquiera individuo, interesado o no en una compañía anónima, i sobretodo si se negocia en un pais extranjero.

El artículo 9.º del contrato pretende dar a la supuesta compañía el carácter de sociedad nacional por el solo hecho de recibir la aprobacion del Congreso. Esto equivaldria a despojar a los Estados de lo que esencialmente constituye su soberanía, que es el poder de espedir la legislacion civil, en la cual figuran en primera línea la creacion i el reconocimiento de los cuerpos morales a quienes se concede la personería jurídica.

Una compañía extranjera puede, sin duda, establecer negocios en otro pais sin variar su domicilio, pero es por medio de agentes o apoderados legales que obren con tal carácter i no con el de Directores o Administradores. Para esto último se requiere que el soberano apruebe los estatutos de la sociedad i la incorpore, si es anónima, o que su escritura, si es colectiva, se inscriba i se registre debidamente. Es de este modo como una compañía extranjera puede pasar a ser nacional, i no de otro.

En Colombia no es al Gobierno de la Union a quien corresponde declarar cuales son o dejan de ser compañías nacionales

o extranjeras. Es el Gobierno del respectivo Estado el verdadero soberano en el asunto.

La competencia de los Estados, ilimitada en cuanto proceda de la facultad de reconocer las personas jurídicas, está limitada por la Constitucion en cuanto a los objetos o negocios para los cuales hayan de organizarse las compañías anónimas. El de construir, por ejemplo, un ferrocarril que una los dos océanos, está especial i espresamente atribuido por la Constitucion al Gobierno de la Union; i aun respecto del Estado de Panamá hai la circunstancia de que el artículo 10 del acto adicional a la Constitucion de 1853, que le dio existencia, espresa i previsivamente declaró que en ningun caso podrian alterarse los derechos que la República se habia reservado sobre las vias de comunicacion inter-océánicas, cualesquiera que fuesen las variaciones que en lo sucesivo pudiesen sufrir dicho acto i las consiguientes disposiciones de la Lejislatura constituyente del Estado de Panamá.

Luego si la compañía no existe si no por un acto de incorporacion espedido por la Lejislatura de Pensilvania, fundado en la concesion de un privilejio para construir el ferrocarril, dicha compañía podrá ser un cuerpo moral pero sin objeto sobre el cual pueda recaer su accion. Si el título de la existencia es el contrato de 3 de marzo, i suponiendo que valiera el privilejio de 1854 para convertir en camino de ruedas el de David a Chiriquí, se le pueden hacer dos objeciones a saber:

1.<sup>a</sup> El privilejio a que se refiere el contrato citado es para un camino al traves del distrito de Bocas del Toro i Costa Rica, para el cual no puede servir el concedido por otra ruta, ni ha mediado convenio con aquella República i la nuestra:

2.<sup>a</sup> Como compañía para colonizar parte de nuestro territorio i establecer líneas de vapores, necesitaria tener un título anterior al contrato, que le permitiera ser parte contratante. El señor Thompson, en su propio nombre, habria podido celebrar el contrato para colonizar i establecer vapores, pero en tal acto no se ha podido fundar una compañía que se pueda llamar *nacional*, como no se habria podido concederle venia de edad para

contratar si aquel sujeto no hubiera tenido la requerida por las leyes civiles.

Rara es la coincidencia que ofrece este negocio con el del ferrocarril de Panamá. Al Gobierno de la Union se le quiere disputar por los Estados un derecho claramente conferido por las Constituciones que nos han rejido, cual es de legislar i contratar sobre vias inter-océánicas, a la vez que el decreto de 22 de junio de 1866, que manifiestamente viola la soberanía de los Estados, pasa i queda desapercibido.

De lo que resuelvan el Congreso i el Senado dependerá el jiro que el Poder Ejecutivo deba dar a esta cuestion. Los documentos relativos a ella fueron publicados en el número 1276 del "Diario Oficial," i en el número 1373 está la resolucion que acepta las 100 acciones que la Compañía concedió al Presidente de la Union, que habian sido ántes rehusadas por espresar la respectiva cédula el nombre del ciudadano Jeneral Santos Gutiérrez.

Creo oportuno terminar esta seccion con la nota pasada por esta Secretaría a la de lo Interior i Relaciones Exteriores con fecha 26 del presente. Dice así :

"Desde que el señor Ambrosio W. Thompson representó al Poder Ejecutivo pidiendo que se le pusiera en posesion de los privilejios, derechos i esenciones concedidos por el contrato que celebró en 3 de marzo de 1866 con el señor Ministro de la República en Lóndres, se consagró a este asunto una atencion sostenida por considerarlo peligroso para la República, aunque en apariencia benéfico.

"El hecho de que haya quien se crea con derecho a construir en el territorio del Istmo de Panamá al oeste de la línea del cabo Tiburon a la punta Garachiné, un ferrocarril destinado a comunicar los dos océanos, es sumamente grave. Por tal razon el Poder Ejecutivo, al dictar la resolucion de 6 de julio de 1868, publicada con todos sus antecedentes en el "Diario Oficial" número 1,276, puso espresamente la condicion de que la "Compañía de Fomento de Chiriquí" compruebe que está en posesion del privilejio legal en que se funda el contrato para establecer líneas de vapores en nuestras costas.

"Segun los antecedentes de este negocio, parece que la Compañía citada se ha organizado para los objetos siguientes :

"1.º Construir un ferrocarril que comunique los dos océanos, sea al traves de nuestro territorio, sea partiendo de la bahía del Almirante

con direccion al territorio de Costa-Rica, por el cual llegaria hasta el Pacífico;

2.º Colonizar grandes porciones del territorio que perteneció a la antigua provincia de Chiriquí;

“ 3.º Beneficiar estensos depósitos de carbon situados en aquel territorio.

“ El primer punto fué ventilado ante la Suprema Corte, la cual resolvió en 29 de mayo de 1860 suspender la lei de 6 de octubre de 1855 espedida por el Estado Soberano de Panamá, porque declaraba vijente la ordenanza de la Cámara provincial de Chiriquí, fecha 20 de febrero de 1854, concediendo un privilejio para la apertura de un camino de un mar a otro. El Congreso de aquel año habia levantado ya sus sesiones en 29 de mayo, i no habiendo vuelto a reunirse en la capital hasta 1864, despues de una revolucion que rompió muchas de las tradiciones del Gobierno jeneral, la resolucion de la Suprema Corte no ha sido hasta hoí considerada por el Senado i es llegado el caso de que ejerza su atribucion constitucional. Sobre este particular debe tenerse presente que los incisos 3.º i 4.º del artículo 10 de la Constitucion de 1853 i el artículo 10 del acto adicional de 27 de febrero de 1855, no permitian a las Lejislaturas seccionales conceder un privilejio de la naturaleza de aquel de que se trata, mucho ménos cuando ya el Congreso lo tenia concedido a la Compañía del ferrocarril de Panamá.

En cuanto al segundo objeto, el inciso 12 del artículo 10 de la Constitucion lo dejó enteramente a cargo del Gobierno jeneral. Sin duda que todo ciudadano extranjero podia colonizar nuestro territorio, mas nadie tenia facultad de hacer de ese derecho materia de un privilejio ni de fijarle a este límites territoriales.

“ La inmigracion da oríjen a relaciones con los gobiernos de cuyo territorio proceden los inmigrantes, mayormente si aquella ha de estar bajo un patrocinio especial, directo o indirecto de la autoridad. En prueba de lo delicado de este negociado, debo llamar la atencion de usted hácia las reclamaciones que hizo en 1860 el señor Ministro de los Estados Unidos de América, nacidas de haberse creído el señor Thompson con derecho de vender a ese Gobierno sus privilejios, i de haberse iniciado o consumado una venta por la suma de \$ 300,000 con la mira de poblar el territorio de Bocas del Toro con negros libertos, esplotar las minas de carbon, i fundar en la bahía del Almirante un establecimiento naval por cuenta de aquel Gobierno.

“ La concesion de tierras baldías era tambien un ramo que el inciso 10 del artículo 10 de la Constitucion de 1853 habia reservado al Gobierno

jeneral. Las provincias tenian derecho a cierta cantidad de ellas, mas para que ese derecho constituyera una verdadera propiedad sobre finca raiz, la lei siempre ha exigido que se midan, se levanten planos, se marquen linderos i se llenen otras formalidades que pongan a cubierto los derechos de tercero i los de la Nacion. Llenadas ellas, el título de concesion se convierte en título de propiedad, i las provincias o los Estados pueden disponer de las tierras como los propietarios particulares, mas no como entidades soberanas o independientes, capaces de agregar al hecho del propietario algun carácter de privilegio que limite la jurisdiccion.

“Hasta 21 de marzo de 1857 fué que el Estado de Panamá obtuvo los títulos de concesion de 150,000 hectaras de tierras baldías que la Nacion le concedió por el artículo 11 del acto constitucional de febrero de 1855, i tambien los correspondientes a las antiguas provincias de Panamá, Veráguas, Chiriquí i Azuero, importando estos títulos 51,200 hectaras. No pudo, pues, la provincia de Chiriquí haber concedido ántes de aquella fecha tierras que no poseia con título válido ante la lei.

“Tierras de otra naturaleza poseian los habitantes (no las entidades provinciales) de las provincias de Panamá i Veráguas, concedidas bajo el nombre de “Indulto” por los reyes de España. Segun la lei 12, parte 2.<sup>a</sup> tratado 1.<sup>o</sup> de la Recopilacion Granadina, esas tierras se debieron repartir i adjudicar entre los individuos que las poseian en comun, previas ciertas formalidades i de acuerdo con ciertas reglas. Esos terrenos no tuvieron el carácter de propiedad pública, si no el de propiedad particular poseida en comun, de modo que ellos no podian ser cedidos arbitrariamente, i ménos en favor de extranjeros o de personas no vecindadas en los respectivos distritos.

La facultad concedida por la citada lei a las provincias de Panamá i Veráguas se estendió a todas las Cámaras de las provincias del Istmo por la lei de 16 de mayo de 1850, pero nótese bien que esa facultad no es sinónimo de propiedad, sino únicamente el poder de distribuir esta conforme a ciertas reglas i para determinados objetos.

Mui distinto era el derecho de las provincias a las tierras baldías, segun puede verse en la lei de 1.<sup>o</sup> de junio de 1853, mas ya se ha dicho que las provincias del Istmo no llegaron a estar en posesion de las tierras que les correspondian.

“Creo conveniente que se pidan al Gobierno del Estado de Panamá, si no se encontraren en los archivos nacionales los correspondientes documentos auténticos, copias legalizadas de los siguientes :

“ 1.<sup>o</sup> Ordenanza de 20 de octubre de 1852, espedida por la Cámara de provincia de Chiriquí, concediendo privilegio a Santiago Agnew para colonizar en Golfo Dulce ;

"2.º Ordenanza de 31 de diciembre de 1852, fijando los límites del anterior privilegio;

"3.º Resolución del Gobernador de la provincia de Chiriquí, fecha 4 de mayo de 1853, declarando a Santiago Agnew en posesion del citado privilegio;

"4.º Título de propiedad de las minas de carbon denominadas "Sierschick," "Jinia," i "Changuinola," espedido por el Gobernador de Chiriqui con fecha 16 de agosto de 1854 en favor de T. A. Morel i Compañía;

"5.º Título de propiedad, espedido por el mismo Gobernador en 5 de octubre de 1854, en favor de T. A. Morel i Compañía, por las minas de carbon denominadas "Banana," "Jones," "Cultivation," "Splithill," "Sandy" "Suárian" i "Lunckoo";

"6.º Copia del registro hecho en la oficina del canton de Alanje el 5 de octubre de 1854, de los títulos de propiedad de las espresadas minas;

"7.º Copia del título de propiedad de la mina de carbon denominada "Pope's Island" registrado en la oficina del canton de Alanje con fecha 2 de julio de 1855;

"8.º Acuerdo del cabildo de Boeas del Toro, fecha 17 de julio de 1854, sobre concesion de tierras i privilegio para un canal a los señores J. R. Morel i Compañía:

"9.º Copia del artículo 29 de la Constitucion de la provincia de Chiriquí, vijente en julio de 1854.

"En posesion de estas copias el Gobierno, se podrá promover lo conveniente con el fin de aclarar los hechos relacionados con la "Compañía de Fomento de Chiriquí," cuyos pasos no parecen inocentes con respecto a la soberanía nacional, ni sus pretenciones esentas de graves peligros para el Tesoro de la Union. Los documentos remitidos por el Ministro de la República en Washington con fecha 14 de diciembre próximo pasado, dan mas de un motivo para abrigar esta creencia i para lamentar la facilidad con que certifican los Ajentes diplomáticos sobre hechos que, no constándoles por documentos que reposen en sus archivos, disfrazan sus meras aseveraciones con el carácter de certificados."

Soi de usted atento servidor,

MIGUEL SAMPER.

## V.

## Camino de Buenaventura.

En ejecucion del decreto legislativo de 15 de mayo del año próximo pasado, que proroga a la Compañía empresaria el término que le fué concedido por el decreto de 8 de mayo de 1866, se espidió el ejecutivo de 10 de julio de 1868, previa la aceptación de aquel acto por la Junta jeneral de accionistas i por el Gobierno del Cauca. Los actos consecuenciales han sido:

1.º La reforma de los Estatutos de la Compañía, de acuerdo con el decreto legislativo citado, aprobada en 8 de julio,

2.º La adición al reglamento de contabilidad, aprobada en 4 de agosto.

3.º El nombramiento de un representante del Gobierno nacional i Superintendente jeneral de la empresa, i la asignacion de sus funciones.

4.º La aplicacion efectiva del producto de las Aduanas de Buenaventura, Tumaco i Turbo, deducidos los gastos de administracion i las unidades aplicadas al servicio de los intereses de la deuda exterior.

La obra del camino continúa con la actividad que permiten los fondos de que se dispone, los cuales es mui sensible que no sean mas cuantiosos para darle el mas pronto término; pero si las aduanas hipotecadas continúan bien administradas, puede esperarse que ellas suministren \$ 100,000 anuales.

La Secretaría del Tesoro dará cuenta del movimiento de los caudales.

Lo que el Gobierno jeneral debe hacer con respecto a la empresa es intervenir lo ménos posible en su administracion, bastándole estar armado de poderes suficientes para impedir despilfarros. Por tanto, la única indicacion que me permito hacer, movido por consideraciones que no es del caso esponer, es la de que el agente del Gobierno nacional sea elegido de entre una terna propuesta por la Compañía. El Poder Ejecutivo ha promovido ya, con tal objeto, una reunion de los accionistas, i escojerá de entre la terna que se le proponga.

## VI.

### Ferrocarril para la Aduana de Santamarta.

El proyecto de decreto de 10 de junio último, aprobatorio de un contrato sobre construccion de una via férrea que ponga en comunicacion los almacenes de la Aduana con los muelles de aquel puerto, será devuelto al Congreso para que considere las observaciones que tuvo a bien hacerle el Poder Ejecutivo. Estas fueron publicadas en el "Diario Oficial" número 1257.

## VII.

### Ferrocarril entre Sabanilla i Barranquilla.

El decreto legislativo de 23 de mayo de 1868, aprobatorio del contrato de 9 de noviembre de 1867, fué mandado ejecutar en vista de la aceptacion de sus modificaciones, conforme al decreto legislativo, hecha por los interesados. Los documentos fueron publicados en el número 1255 del "Diario Oficial."

Segun los informes recibidos parece indudable que la obra estará ya en via de ejecucion i que se proseguirá con actividad.

Los empresarios fueron puestas en posesion del edificio denominado "Castillo nuevo," de conformidad con el decreto legislativo de 22 de mayo último.

## VIII.

### Canal de la Piña.

En el número 1241 del "Diario Oficial" se publicaron los documentos que comprueban haberse dado principio a los trabajos de esta empresa, para la cual otorgó privilegio por cincuenta años el decreto legislativo de 25 de julio de 1867. En consecuencia se dictó con fecha 22 de mayo una resolucion eximiendo al concesionario de la responsabilidad que habia contraido, conforme al artículo 14 del citado decreto.

## IX.

## Canal del Dique.

Los edificios cedidos temporalmente a la empresa de este nombre por el decreto legislativo de 12 de marzo de 1868, le fueron mandados entregar por resolución de 20 de abril, publicada en el número 1215 del "Diario Oficial."

El número 1355 del mismo periódico registra la nota del señor Secretario jeneral del Estado soberano de Bolívar, fecha 29 de agosto, y la respuesta que se le dirigió en 7 de octubre, relativamente a la garantía del interes del 7 por 100 anual, solicitada en favor de la Compañía denominada *Digue Steamboat Company*. Para una Administración que se propusiera halagar con meras palabras el patriotismo o el entusiasmo de los hijos del Estado de Bolívar, nada habria sido tan fácil como echar una rúbrica al pié de un compromiso, i hacer protestas de interes por la empresa. En igual caso se habria encontrado la solicitud del señor Secretario de Gobierno del Estado soberano del Cauca en favor de los caminos proyectados de Silvia a Inzá i de Popayan a Barbacoas, a la cual se dió respuesta en nota de la misma fecha.

El Poder Ejecutivo creyó de su deber decir la verdad i confia en que los señores Presidentes de aquellos Estados habrán sabido sobreponerse a una mortificación que no resistiria el mas ligero exámen.

## X,

## Ciénagas de Santamarta.

En el "Diario Oficial," número 1331, se público el informe que en agosto de 1868 pasaron los ingenieros norte-americanos a quienes el Poder Ejecutivo habia confiado el estudio de los trabajos necesarios para establecer una comunicacion por agua desde el rio Magdalena hasta el mar, por las ciénagas.

Se han mandado sacar copias de los planos enviados por dichos ingenieros con el objeto de remitir los orijinales al Gobierno del Estado Soberano del Magdalena i a la "Junta patriótica" de Mompos, reservándose esta Secretaría las espresadas copias.

La opinion de los ingenieros hace temer que la barra de la ciénaga, a la entrada de sus aguas en el mar, sea un obstáculo insuperable en el estado actual del tráfico. El Poder Ejecutivo ha creído que a los capitalistas de Santamarta corresponde tomar la iniciativa en la empresa que se crea posible: es la energía propia lo que salva a los pueblos como a los individuos.

## XI.

### Bancos de Madre-perla.

En la Memoria presentada al Congreso de 1868 se le dió cuenta del contrato celebrado en 22 de noviembre de 1867 con Harai Robinson para el establecimiento i cultivo de bancos de madre-perla. El concesionario presentó los comprobantes de que se habia organizado en la ciudad de New York una sociedad con tal objeto bajo la razon de *Atlantic Colombian Company*, la cual representa tanto la concesion hecha a H. Robinson como la obtenida por George Fletcter i Guillermo Pereira Gamba en 18 de diciembre de 1867 conforme a su contrato del mismo mes.

La Compañía ha dado principio a sus trabajos.

El Poder Ejecutivo no ha dejado de sentir alguna inquietud con la presencia i movilidad de los buques destinados al servicio de la empresa, i ha dado algunas instrucciones a las aduanas para que no se deslice algun contrabando a la sombra de la Compañía i sin conocimiento de sus ajentes. El "Diario Oficial" número 1257 contiene los documentos relativos a la organizacion de la compañía.

## XII.

### Carretera de Pamplona.

Habiendo solicitado el Director de la empresa del camino carretero de Pamplona a Cúcuta que el Poder Ejecutivo cumpliera con lo prevenido en el artículo 9 de la lei de 3 de junio,

de Presupuesto nacional para el servicio del año económico de 1868 a 1869, se espidieron los decretos de 12 de diciembre abriendo un crédito suplemental por la suma de \$ 2,500 para pagar el sueldo del ingeniero encargado de dirigir los trabajos del camino, nombrándose para tal empleo al señor Willian Langley con la asignacion de \$ 120 mensuales.

Es mui digno de encomio el valor que maestran los pueblos del departamento de Pamplona al acometer, por sí solos, una empresa costosa relativamente a los recursos de que disponen. El reverendo Obispo de la diócesis de Pamplona se esfuerza cuanto puede en apoyar la obra, persuadido probablemente de que a la moralidad contribuye no poco el bienestar fisico cuando es el fruto del trabajo.

La ciudad de Bogotá, los propietarios de su rica sabana, ni aun siquiera piensan en una carretera al Magdalena teniendo diez veces mas recursos que las poblaciones del norte de Santander.

### XIII.

#### Ferrocarril Meeson.

En el "Diario Oficial" número 1397 se publicó el contrato celebrado en Lóndres el 1.º de agosto de 1865 entre el señor Antonio M. Pradilla, autorizado al efecto por el Poder Ejecutivo, i el señor Alfredo Meeson, para construir un ferrocarril desde la ciudad de Bogotá hasta el rio Magdalena, por cuenta de una compañía que Meeson se obligaba a organizar, i mediante la garantía de interes de 7 por 100 anual, concedida por el Gobierno sobre el capital que se invirtiera en la empresa.

Conforme al artículo 3.º del contrato, la línea del ferrocarril debia ser explorada dentro de un año de la fecha, pero a petición del señor Pradilla se prorrogó dicho término por seis meses, es decir, hasta 1.º de febrero de 1867. De acuerdo con el citado artículo, los trabajos para la obra se debian comenzar dentro de los dos años posteriores a la fecha del contrato, es decir, hasta 1.º de agosto de 1867.

En 1.º de octubre de 1868 representó el señor Meeson pidiendo prórroga de diez i seis meses, contados desde esa fecha, para dar principio a los trabajos, i el Poder Ejecutivo se negó a tal concesion i declaró caducado el contrato por resolucion de fecha 23 de noviembre último.

Parece, a primera vista, impropio del gobierno de un país pobre rehusar la introduccion de capitales cuantiosos para construir ferrocarriles, por lo que me tomo la libertad de hacer algunas reflexiones esplicatorias, tanto mas oportunas cuanto que al Poder Ejecutivo se le ha dado conocimiento de nuevos proyectos para construir en tal forma el camino de la Buenaventura i otros en los Estados del Cauca i Antioquia. Importa en mi opinion, que los pueblos i los gobiernos tengan juicio i no se dejen alusinar con proyectos que, al ser meramente fantásticos, los distraen de empresas o de asuntos realmente útiles, i al querer-se llevar a cabo, conducen a la ruina i al descrédito.

La cuestion de saber si las vias de comunicacion son causa determinante de la produccion, o si es esta la que exige la apertura de aquellas, es tan inútil, o por lo ménos tan difícil de ser resuelta, como la de averiguar los orígenes de lo que se llama *pacto social*. Basta saber que las sociedades necesitan caminos i leyes, i que aquellos tienen que contar con el grado de riqueza a que ha llegado la sociedad, como estas con el grado de civilizacion en que ella se encuentra.

Un camino, considerado industrialmente, es el medio de vencer el obstáculo de la distancia entre dos puntos, el de la produccion i el de la salida o el consumo. Una acequia es el medio de trasladar el agua a los puntos en que es necesaria, i sus dimensiones deben proporcionarse al objeto que se tiene en mira: si este es solamente el riego de algunas sementeras, la obra que se construya deberá ser una simple zanja; pero si se desea dar movimiento a una poderosa máquina, o conducir embarcaciones, entónces será preciso ejecutar trabajos proporcionados a la naturaleza del servicio i a la magnitud de este.

Supóngase que una compañía de indios, cuando poseian sus terrenos denominados resguardos, hubiera desviado el curso del

Funza para regar sus sementeras : es evidente que el director de la empresa, en vez de haber repartido dividendos habria distribuido pérdidas.....

Las sociedades no están sujetas a leyes industriales distintas de las que la naturaleza ha establecido para los individuos. Los caminos públicos son verdaderas empresas, cuya magnitud gradua la importancia del tráfico. Esta importancia nace de la cuantía de los capitales, del número de los brazos i de la cantidad de luces i de esperiencia que estén consagrados a la obra de la produccion. La distancia, que es el obstáculo que vencen los caminos, no es el único que se opone a la creacion de la riqueza, cuyo primer límite está en los capitales i en los brazos. Evidentemente toda causa de baratura lo es de aumento en el consumo i por consiguiente en la produccion. Mejores vias de comunicacion son causas de baratura, que estimulan la accion de los capitales i de los brazos, pero que no los multiplican repentinamente. Si ese estímulo no corresponde a la magnitud del sacrificio hecho en mejorar los caminos, estos habrán absorbido un capital escedente, que va a fijarse en una colocacion improductiva, dejando vacante un empleo mas fecundo. Supóngase que ese capital escedente fuera el necesario para sustituir con la máquina de trillar el trigo los miles de yeguas que en la sabana de Bogotá se destinan a esa operacion : ¿ No resultaria lujosa la obra del camino ?

Dírase, tal vez, que en el caso presente no se trataba de dislocar nuestros capitales, sino de emplear bien o mal los extranjeros. A esto contestaré que el ferrocarril, teniendo que ser construido en nuestro territorio, con brazos i servicios nuestros, emplearia siempre estos en una obra ménos útil que aquellas a que hoi están consagrados (esceptuándose la difusion de malas ideas i la conspiracion permanente contra el reposo público). Además, los caudales destinados al pago de la garantía del interes, podrían equipararse al pago del alquiler de un palacio para mansion de un proletario.

Si un camino es una verdadera empresa industrial, sea que a acometan el gobierno o los particulares, las bases del cálculo

tienen que ser: el tráfico i el flete actuales, el costo de la obra, sus gastos de conservacion i de servicio, i el aumento de tráfico que promoverá la rebaja que se haga en los fletes. Sin seguridad de que los trasportes bajen será inútil la empresa.

Nada importa que el Gobierno intervenga con la garantía, pues esta no se pagará sino por medio de contribuciones, de manera que al ser ella efectiva, seria preferible que la lei mandara pagar mas caros los fletes, pues así se lograria que los empresarios recaudaran directamente el *impuesto*, sin recargo alguno por la intervencion de los agentes del Gobierno.

Estoi léjos de creer que no haya ocasiones en que aun la simple promesa de un auxilio sirva para disipar temores ilusorios, que impidan la organizacion de una empresa madura; pero no creo que sea ese el caso de la del señor Meeson. Personas competentes han avaluado los medios de sostenerla, es decir, los recursos industriales del pais como alimento para la empresa, en relacion con su costo, i encuentran que aquellos son todavía mui deficientes para sostener un ferrocarril. La República correria el riesgo de ver repetidos en su suelo los mismos desastres que obras semejantes han producido en otros paises, como el Brasil, la España i las Indias orientales, i esto en circunstancias de no contar con recursos suficientes para que el Gobierno llene su principal mision, que es la de dar seguridad.

Creén algunos que la construcción del ferrocarril poblaria con inmigrantes la rejion que atravesara i sus adyacentes, de manera que seria mui transitoria la deficiencia del tráfico. Esta creencia es mas bien un deseo patriótico. Ya hemos visto que en el trayecto del ferrocarril de Panamá silva la locomotora en medio del desierto desde mas de diez i seis años. Si allí, en donde están suprimidos los crecidos gastos de transporte desde nuestras costas hástá el interior, i a donde se dirijen buques de vela de todas las partes del mundo, la inmigracion no a parece aun: ¿podrá esperarse que se precipite a nuestras breñas tan solo porque se construya un ferrocarril?

A las masas apiñadas i pobres de la Europa les faltan espacio i tierra, pero ellas tienen seguridad. Miétras que esta no

exista en Colombia, el cambio de alguna tierra por la seguridad será mal negocio para los inmigrantes.

Si se estudian las corrientes de la inmigracion, se notará que ellas siguen leyes en virtud de las cuales se desvian de ciertos paises relativamente despoblados i naturalmente ricos, para afluir a otros en donde la naturaleza parece ménos pródiga. ¿Porqué los alemanes no emigran para España, teniéndola tan cerca? ¿Porqué se prefiere la América del Norte a la América del Sur, la Australia a la Asia?

En la trasfusión de los pueblos influyen, segun un escritor que ha estudiado este asunto con detenimiento, estos hechos:

- Las zonas climatéricas;
- Las razas, las nacionalidades i las relijiones;
- Las instituciones políticas;
- Las instituciones i las condiciones económicas;
- Las condiciones locales.

Que todos estos hechos concurren en una rejion como la de los Estados Unidos de América, i allí se podrán invertir cien millones de pesos en atravesar con ferrocarriles el triple de esa cifra en leguas de territorio desierto; pero aquellas en donde reinen la inseguridad, la intolerancia i la fiebre serán mas o ménos desdeñadas por la emigracion.

Por eso la Administracion actual ha querido empezar por el principio: por fomentar i establecer la paz, madre de la seguridad. En cuanto a mejoras materiales, cree que no debemos atenernos, por ahora, sino a nuestras propias fuerzas, i que una carretera modesta de Bogotá al Magdalena, i otra de Bogotá a Chiquinquirá i a Tunja, son obras al alcance de los recursos de Cundinamarca i Boyacá, si el Tesoro les devuelve una parte del producto del monopolio sobre la sal. Los demas Estados pueden fomentar sus empresas con una parte del impuesto sobre la sal, i si la forma de éste les parece onerosa, fácil seria cambiar la materia imponible. Con paz habrá probabilidades de que el capital extranjero busque nuestro suelo, i tambien será este fructuosamente invertido.

## XIV.

## Telégrafo eléctrico.

La empresa ha sido considerada hasta hoy como perteneciente al ramo de fomento, i creo que debe continuar del mismo modo puesto que la direccion i la administracion pertenecen a una compañía domiciliada en New-York, i en razon, tambien, a que produce pérdida.

Segun la cuenta e informe presentados por el señor W. Lee Stiles con fecha 25 de diciembre, los gastos en el año económico último fueron.....\$ 3,952-59

Los productos..... 2,430-25

El deficit..... \$ 1,522-34

A esta pérdida se debe agregar una suma que no bajará de \$ 700 por sueldos pagados a los telegrafistas de Bogotá, Facativá i Honda.

Los telégramas espeditos fueron 1,587, de los cuales 38 corresponden al Gobierno.

La línea de Medellín a Manizáles, que pertenece exclusivamente al Gobierno de Antioquia, produjo \$ 2,240-84, i costó \$ 2,906-59, arrojando una pérdida de solo \$ 665-75. Esto hace esperar que la empresa será allí productiva dentro de poco tiempo, apesar de su aislamiento. El pueblo antioqueño merece este resultado por el respeto que todas las clases sociales han guardado a este grande invento de la civilizacion moderna. Por el contrario, en las calles de la capital de la Union i en la carretera de Occidente, el telégrafo ha sido objeto de atentados salvajes. Ha sido preciso pedir a los propietarios de la sabana el permiso de internar por sus tierras la línea, confiándose esta mas bien a las bestias de los prados que a la racionalidad de algunos compatriotas. Los propietarios se prestaron unánimemente a dar el permiso, i algunos llegaron hasta prometer que harian reponer los postes que derribaran los ganados. El señor Stiles ha consagrado a la empresa una enerjía digna de mejor suerte. Se ha construido durante el año la línea de Manizáles a Cartago i

es probable que pronto se ligue la línea con la estación de Ibagué, quedando así comunicadas Medellín i Bogotá. Desde que esto suceda habrá mayor actividad en toda la línea i en sus secciones. Cuando se termine la que ha de ligar a Nare con Medellín, i si el Congreso vota una suma de \$ 10,000 para llevar el hilo hasta Honda, ese puerto i el de Nare serán los extremos de una larga cadena de cerca de 500 millas al servicio de cuatro Estados. La línea de Facatativá a Honda triplicaría los productos segun cálculos de personas competentes. Si esa línea no se construye, me atrevo a creer que la empresa ha fracasado.

Al terminarse la línea entre Ibagué i Cartago habrá que pagar al señor Stiles \$ 16,854-75, mas de esa suma se deducirá la de \$ 6,600 que importa un error cometido por el señor Guillermo Espinosa al reducir a millas los 176,600 metros medidos en la línea de Bogotá a Honda, pues al respecto de 1,609 metros 31 centímetros por milla, el número de éstas no resulta ser 131 sino ménos de 110.

El Gobierno está en arreglos con el señor Stiles, como apoderado de los empresarios, cuyo objeto es que la compañía transfiera al Gobierno todos sus derechos relativos a la administracion i manejo de la línea. Si esto se obtiene, debe crearse i nombrarse un superintendente oficial, dependiente de la Direccion de correos, quedando adscrito enteramente a este ramo el del telégrafo.

## XV.

### Puente sobre el Magdalena.

Desde 25 de agosto de 1866 habian solicitado del Poder Ejecutivo varios vecinos de Honda el apoyo del Gobierno jeneral para la construccion de un puente sobre el rio Magdalena, en las inmediaciones de aquella ciudad. En 1.º de setiembre de aquel año se dictó la resolucion suscrita por el señor Francisco Agudelo como Secretario de Hacienda i Fomento, espresándose los motivos por qué no se accedia a la solicitud, i disponiendo que el ingeniero oficial destinado al Estado de Cundinamarca

rectificara el plano i presupuesto del señor Poncet para dicho puente. Este pensamiento no fué realizado.

El Congreso dictó el decreto de 24 de agosto de 1867 declarando de interes nacional aquella obra i autorizó al Poder Ejecutivo para que, en cualquier tiempo en que se solicitara, mandara levantar el plano i formar el presupuesto. Los señores Silvestre Samper, W. Rodríguez U. i otros sujetos de Honda pidieron al Poder Ejecutivo que usara de la autorizacion, a lo cual gustosamente accedió, contratando al efecto al ingeniero George Butler Griffin. El "Diario Oficial" 1251 publicó dicho contrato.

El señor Griffin, a quien no se le pudo dar el trabajo del señor Poncet por no haberse encontrado, se trasladó a la ciudad de Honda i presentó el informe publicado en el número 1,314 del "Diario Oficial." Resolvióse suspender todo trabajo en el asunto por resultar a primera vista que el costo de la obra no guardaria proporcion con su importancia.

El ingeniero se ocupó despues en estudiar la actual ruta del camino entre Bogotá i Honda para ausiliar con sus luces a la junta que lo administra. Mas tarde hizo un reconocimiento del camino de Bogotá a Cabuyaro por Quetame i Villavicencio, regresando por Medina, Gachalá i Gachetá.

## CONCLUSION.

Me he estendido mas de lo acostumbrado en esta clase de documentos, i por ello, os presento, ciudadano Presidente, mis excusas. Creo que el Congreso debe conocer los asuntos en todos sus pormenores, i que en vez de continuar la funesta práctica de que las Administraciones sostengan periódicos para exacerbar las pasiones, deben ellas reseryar sus opiniones para presentarlas respetuosamente a los representantes de la Union. No por esto se han desatendido las exigencias de la prensa cuando ellas han parecido fundadas, ni las que imponia el decoro de alguuo de los miembros del ministerio: el "Diario Oficial" ha publicado oportunamente los documentos requeridos en cada caso.

Personalmente he sido objeto de ataques, tanto a mis actos i opiniones como servidor público, como a mi honor. Confiando en el buen criterio de mis conciudadanos i en el testimonio de mi conciencia, he contestado con el silencio, persuadido de que gozo de la estimacion de las personas que me conocen i de que no hai falsa imputacion que resista a la fuerza de la verdad. Si como escritor opositor mis escritos han podido tener el mérito de la hidalguía i del respeto a las personas cuyos actos censuraba, espero que en mi conducta oficial se encontrará tambien dignidad para sufrir la impostura.

Cuando acepté el puesto que me confiásteis, mi propósito fué acompañaros miéntras el ciudadano elegido para desempeñar la Secretaría de Hacienda venia a tomar posesion de él: frustrado vuestro deseo, no pude ménos que acceder a vuestra invitacion de continuar por algun tiempo mas, halagado con la esperanza de que un corazon ajeno a los odios de partido podia ayudaros en la hermosa labor de colocar el interes de la patria sobre el de los partidos políticos que la ajitan. Creo que la nacion tiene pruebas de la sinceridad de este pensamiento, sin que los verdaderos partidarios de la causa de la libertad puedan acusaros de haber desertado de su gloriosa bandera. La cólera suscitada por los recientes acontecimientos dará paso a mas reposados i elevados sentimientos, no estando léjos el dia en que se reconozcan el bien hecho i los males evitados.

Bogotá, 31 de enero de 1869.

Miguel Samper.